UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

La Compétence civile et pénale en matière d'abordage international

Étude des Conventions de Paris-1937 du Comité Maritime International

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le Mardi 20 Juin, à 10 h. 30

par

Raymond GAVEAU

Licencié es Lettres
Lauréat de la Faculté de Droit
Avocat stagiaire à la Cour d'Appel

JURY :

MM. DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR, Doyen.
LENOAN, Professeur, Président.
BOUZAT, Professeur.

RENNES
IMPRIMERIE BREVETÉE MAURICE SIMON
—
1939

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549206_0009

La Compétence civile et pénale en matière d'abordage international

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

La Compétence civile et pénale en matière d'abordage international

Étude des Conventions de Paris-1937 du Comité Maritime International

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le Mardi 20 Juin, à 10 h. 30

par

Raymond GAVEAU

Licencié es Lettres
Lauréat de la Faculté de Droit
Avocat stagiaire à la Cour d'Appel

JURY :

MM. DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR, Doyen.
LENOAN, Professeur, Président.
BOUZAT, Professeur.

RENNES
IMPRIMERIE BREVETÉE MAURICE SIMON
—
1939

INTRODUCTION

Parmi les dangers qui menacent la navigation moderne, l'abordage est l'un des plus graves et l'un des plus récents (1). La marine à voile l'ignorait à peu près complètement. Mus par des éléments naturels que les hommes pouvaient utiliser, mais qu'ils ne pouvaient diriger à leur gré, tous les navires étaient contraints de naviguer à peu près dans la même direction. Avaient-ils cependant des destinations opposées que leurs allures les écartaient alors complètement les uns des autres. Les vitesse enfin étaient peu différentes et fort réduites. Les collisions étaient donc peu à craindre et facilement évitables. On ne les connaissait guère en haute mer que comme un moyen de combat. Les abordages pouvaient sans doute être beaucoup plus fréquents dans les ports et dans les rades, soit au cours des manœuvres, soit lors d'une tempête, en chassant sur les ancres (ce sont les seuls cas prévus aux règles d'Oléron et aux tables d'Amalfi). Mais alors les conséquences en étaient peu graves, tant en raison du faible tirant d'eau des navires que de l'absence à peu près complète d'erre. Le règlement du sinistre ne pouvait pas, d'autre part donner lieu à de bien grandes difficultés. S'il s'élevait une contestation, il n'était pas douteux que le tribunal dont dépendait le port en question était compétent pour en connaître et pour le juger selon sa loi natio-

(1) Autran, Code de l'Abordage, p. 121 et suiv. ; Danjon, Droit Maritime, 2e éd., p. 358 ; Ripert, Droit Maritime, III, p. 3, et la citation de Vallin.

nale. Ce sont ces considérations qui expliquent qu'en France, par exemple, le code de 1807 soit resté à peu près muet sur la question et qu'il se soit borné à reproduire les brèves dispositions de l'ordonnance sur la marine.

La naissance d'abord, puis l'extraordinaire développement de la marine à vapeur devaient au contraire multiplier les abordages et en faire l'un des fléaux de la navigation. « La collision en mer, écrivait Autran (1), ce danger inaperçu du législateur d'autrefois est, à l'heure actuelle, le plus redoutable péril de la navigation à vapeur ». Les navires, en effet, sont aujourd'hui aussi indépendants des éléments qu'il est possible. De dimensions considérables ils peuvent effectuer n'importe quel parcours à grande vitesse. De jour comme de nuit, ils sillonnent en tous sens les espaces marins. La collision est devenue un danger d'autant moins évitable que les navires sont plus rapides et moins maniables.

De ces collisions il va naître inévitablement des litiges dont la solution sera particulièrement délicate lorsque, et c'est le cas le plus fréquent, les navires en cause seront de nationalités différentes. Quelle loi appliquer ? Quel tribunal saisir à la suite d'un abordage en haute mer, c'est-à-dire dans une étendue unanimement reconnue comme *res nullius* ? L'abordage, d'ailleurs, se sera-t-il produit en mer territoriale ? Le problème se rattache alors étroitement à une question de droit public. Quelle est l'étendue des droits possédés par un Etat riverain sur ses eaux territoriales ? Quels sont les immunités dont peut éventuellement jouir un navire qui les traverse ?

Les difficultés sont encore accrues du fait de la diversité des intérêts en présence. Dans toute expédition mariti-

(1) Op. cit., p. 121.

me on rencontre des affréteurs, des chargeurs, des assureurs qui peuvent être fréquemment de plusieurs nationalités.

Longtemps, suivant en cela l'exemple de la législation française, les législations étrangères ne se sont pas préoccupées de la question. Puis, sous la pression des nécessités, elles adoptèrent toutes des dispositions très précises, tant au sujet de la responsabilité qu'en ce qui avait trait à la compétence. Chaque fois, et répétons-le, c'était l'hypothèse la plus fréquente, que les intéressés étaient de nationalités différentes, ces dispositions se heurtaient entre elles et l'incertitude régnait. On se débattait au milieu d'un « véritable chaos juridique (1) ». Citons, à titre d'exemple, le différend célèbre qui s'éleva à la suite de l'abordage en 1888, au large des Iles Canaries, entre le paquebot « France » et le vapeur italien « Sud-America » (2). L'affaire fut d'abord soumise, au point de vue pénal, par le commandant de la province à la Chambre des Pilotes. La compétence de cette juridiction fut ensuite contestée par le capitaine général de Cadix. Trois instances civiles furent ensuite engagées par divers intéressés. La première se termina à la Cour d'Aix, la seconde à la Cour de Gênes, et la troisième à l'audience de Las Palmas. Ces trois décisions furent aussi contradictoires que possible et l'affaire dut finalement être tranchée par un arbitre de Londres.

On conçoit que, dès la fin du 19e siècle, les praticiens et les juristes se soient préoccupés de cet état de choses et se soient proposés d'y mettre un terme au moyen d'une convention internationale. Le Comité maritime international étudia, en plusieurs conférences, la matière de la respon-

(1) Autran, op. cit., p. 122.
(2) Clunet, 1889, p. 445.

sabilité à la suite d'un abordage. Il y joignit celui de la compétence : « car il importe autant de savoir qui jugera le procès que de savoir quelle loi lui sera appliquée [1] ».

Après de nombreuses discussions il aboutit, on le sait, à la Convention de Bruxelles de 1910 unifiant la matière de la responsabilité. La question de compétence resta en dehors de cet accord, aucune entente n'ayant pu être réalisée. C'est en effet, qu'en touchant aux questions de compétence, on s'attaque immédiatement aux principes de l'organisation judiciaire.

L'incertitude sur ce sujet continua donc à régner. On s'aperçut bientôt d'ailleurs qu'il existait un aspect de la question jusque là, malgré certains procès, fort peu connu. Dans chaque Etat, pour le bon ordre de la circulation, les autorités compétentes avaient édicté des réglements de navigation. C'est en France par exemple le « règlement ayant pour objet de prévenir les abordages ». L'inobservation d'une de leurs prescriptions est généralement, sinon nécessairement, à l'origine d'un abordage. Cette inobservation sera souvent l'effet de circonstances atmosphériques,elle peut aussi résulter d'une faute professionnelle ; on peut l'ériger en délit. Mais, lors d'un abordage intéressant des navires de nationalités différentes, quelle sera l'autorité compétente pour engager l'action publique et la poursuivre ? La question, jusqu'alors peu débattue, fut mise en lumière lors de la célèbre espèce du « Lotus » à la suite du conflit de compétence qui en surgit. On s'aperçut alors, pour la compétence pénale tout autant que pour la compétence civile, que les prétentions les plus contradictoires étaient soutenues par les différents Etats au

(1) Circulaire de la Commission du C. M. I., Anvers 31 Mars 1901, R. 16, p. 724.

grand détriment des intérêts du commerce international et de la sécurité des navigateurs. La solution donnée par la Cour de La Haye inquiéta fort d'ailleurs les milieux maritimes. Aussi le Comité Maritime International, à l'instigation des organisations maritimes professionnelles, se décida-t-il à étudier de nouveau la question. Aux conférences d'Amsterdam et d'Oslo, aux réunions d'Anvers et de Londres, il s'efforça d'établir deux projets de convention ; le premier concernant la compétence civile et le second la compétence pénale. Il aboutit à la conférence de Paris.

Nous nous proposons dans cette étude d'envisager, sous ses deux aspects de droit positif et de droit conventionnel, le problème de la compétence civile et pénale en matière d'abordage international. Nous le ferons dans le cadre des conventions projetées qui se rattache lui-même très étroitement au cadre de la convention de Bruxelles de 1910 ; c'est dire que nous ne traiterons uniquement que de l'abordage international, et du problème de compétence qu'il soulève à ce seul point de vue. Nous voudrions rechercher d'abord quelles sont, au civil et au pénal, les solutions adoptées à cet égard par les principales législations maritimes. Puis nous nous proposons d'étudier l'œuvre unificatrice du comité maritime international. Plutôt que d'examiner en deux parties distinctes la compétence civile et la compétence pénale, nous avons préféré grouper nos développements selon que l'abordage a eu lieu en haute mer ou dans les eaux nationales. Si différentes en effet que soient la compétence civile et la compétence pénale ainsi que les problèmes qu'elles soulèvent, elles n'en sont pas moins toutes deux étroitement dominées par l'étendue de la souveraineté et la nature des droits qui peuvent, le cas

échéant, s'exercer sur ces deux catégories juridiques d'espaces marins.

Le plan que nous avons cru pouvoir adopter s'inspire de l'ordre utilisé généralement par les traités internationaux et par les ouvrages juridiques. Nous nous proposons d'étudier la compétence, d'abord à l'égard des abordages survenus en haute mer, puis à propos de ceux qui se produisent dans les eaux nationales. Pour chacun d'eux nous rechercherons la nature et la condition juridique de la portion marine envisagée avant d'en déduire les conséquences pratiques vis-à-vis des compétences civiles et pénales. Dans une troisième partie, enfin, nous traiterons des efforts d'unification et nous étudierons la convention de Paris.

Nous ne saurions entreprendre cette étude sans assurer de notre respectueuse reconnaissance ceux qui ont bien voulu nous y aider. Qu'il nous soit permis d'adresser l'expression d'une particulière gratitude à Me Léopold Dor, directeur de la *Revue de Droit Maritime comparé*, président de l'Association Française de Droit Maritime, qui, après nous avoir initié à cette étude, a bien voulu mettre sa bibliothèque à notre disposition ; à Mlle M. Haller, secrétaire générale de la *Revue de Droit Maritime comparé*, secrétaire de la Conférence de Paris du C. M. I., dont les directives et les conseils nous ont été très particulièrement utiles; à Me Smeesters, secrétaire de l'Association Belge de Droit Maritime ; à M. Van der Taelen ; à Me James-Paul Govare ; à Me F. Sauvage, secrétaire général de la Conférence de Paris du C. M. I. ; à M. Prodomidès, secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes ; à M. Lesueur, directeur du Contentieux de la Compagnie Générale Transatlantique, pour les documents et les conseils dont ils ont bien voulu nous faire profiter.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

DÉFINITION DE LA NOTION D'ABORDAGE

Une question préjudicielle doit être résolue avant d'entreprendre notre étude. Il nous faut préciser ce que l'on entend le plus généralement par le terme d'abordage. Sans doute ce concept évoque-t-il immédiatement à l'esprit la notion de heurt. Mais il faut savoir d'abord de quel heurt il s'agit, et ensuite entre quels bâtiments ou, le cas échéant, contre quelle construction ce heurt doit-il se produire. Suffit-il par exemple, pour constituer un abordage, qu'un navire entre en collision avec un construction fixe ou que cette collision se produise uniquement entre deux bâtiments affectés exclusivement à la navigation intérieure ? Tant qu'aucune convention internationale n'intervint, chaque législation adoptait sur ces divers points une solution particulière. Bien souvent d'ailleurs ces législations ne précisaient nullement une notion que, en France par exemple, il fallait déduire d'une jurisprudence assez incertaine.

La difficulté sembla résolue par la Convention de Bruxelles du 24 septembre 1910, relative à l'unification des règles de responsabilité en matière d'abordage. L'art. 1er spécifiait en effet que la Convention s'appliquait « en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navire de mer et bâtiment de navigation intérieure (1) ». Au premier abord cette disposition paraît assez précise. Elle écar-

(1) R. XXIV, p. 267.

te le heurt d'une construction fixe, comme cas d'abordage, et elle définit ensuite entre quels bâtiments ce heurt doit avoir lieu. Au fond elle laisse subsister toutes les difficultés. Les conventions postérieures présenteront sur celle qui nous occupe un avantage considérable en définissant les termes qu'elles emploient. Que faut-il entendre par abordage ? Que faut-il entendre par navires ? La convention laisse implicitement à chaque législation le soin de le définir. Avant d'entreprendre notre étude, il est donc d'autant plus nécessaire que nous fassions un bref examen de ces dispositions législatives que les conventions de Paris de 1937 se placent dans le cadre de celles de Bruxelles dont elles sont le complément. Nous nous demanderons ensuite à quel point de vue il conviendrait de se placer pour trancher un conflit possible.

Paragraphe I. — Nécessité d'un heurt.

Etymologiquement le terme d'abordage comprend l'idée d'entre-choc. C'est ainsi d'ailleurs que les auteurs le définissent. Pour M. Danjon « pour qu'il y ait abordage, il faut qu'il y ait contact » (1), et M. Ripert le définit : « le choc de deux navires » (2). Les termes employés à l'étranger semblent encore beaucoup plus nets : c'est le « collision at sea » du droit anglais, le « zusammenstoss » du droit allemand (3), enfin en droit italien l' « urto di navi ». Mais s'agit-il d'un choc matériel ? Une jurisprudence restrictive l'a exigé longtemps (4). La Cour d'Alexandrie, appliquant l'article 407 du Code de Commerce français, re-

(1) Danjon, Traité de Droit Maritime, N° 1.330.
(2) Ripert, Droit Maritime, N° 2.071.
(3) Ancinander stossen, Pinloche, etymologische Wörterbuch.
(4) Ripert, op. cit., p. 2.071.

fusait de considérer comme résultant d'un abordage l'avarie causée à un navire par le remous d'un autre navire (1). La Cour de Gand statuait identiquement en 1908 (2). Les tribunaux français se divisaient sur le point de savoir si le choc d'un navire contre les appareils d'un autre navire constituait réellement un abordage (3).

La doctrine venait à l'appui de ces décisions et prétendait « que l'on ne pourrait considérer comme un abordage le fait d'un navire à vapeur qui, en passant trop près d'un bâtiment peu chargé ou peu stable, en amènerait la submersion par suite du remous occasionné par ses roues ou par son hélice » (4).

Ces restrictions étaient à la vérité « fort peu soutenables » (5). Elles ont été abandonnées tant par la jurisprudence française que par la jurisprudence étrangère. Il faut désormais considérer généralement comme un abordage l'accident causé par le remous ou la succion des hélices (6). La Haute-Cour de Justice d'Angleterre a qualifié d'abordage l'accident survenu à un navire qui, en manœuvrant, voit sa route brusquement coupée par une barque et qui, voulant l'éviter, heurte un quai (7). Aucun accord cependant n'est encore intervenu, et l'on trouve toujours des dé-

(1) Alexandrie, 6 Mai 1897, R. 13, p. 767.

(2) Gand, 2 décembre 1908, R. 24, p. 823.

(3) Pour la négative, Rouen, 25 Mai 1898, R. 14, p. 458 ; Pour l'affirmative, Tribunal de Commerce de Marseille, 27 Janvier 1870, *Journal de Marseille*, 1871, I, p. 64 ; Bordeaux, 11 Janvier 1875 ; ibid., 1879, II, p. 29.

(4) Danjon, op. cit., N° 1.330.

(5) Ripert, op. cit., 2.071.

(6) Tribunal Supérieur hanséatique, Zeitschrift 1929, B. 275 ; Dor, 21-63.

(7) Haute-Cour de Justice, 5 Juin 1929. Reports XXXIV, 226. Il est vrai qu'ainsi que nous l'indiquerons plus loin la pratique anglaise considère comme un abordage le heurt d'un ouvrage fixe.

cisions contraires. Le Tribunal de Palerme a refusé de qualifier d'abordage la perte d'une embarcation par succion résultant du fonctionnement de l'hélice d'un navire (1).

L'abordage est donc un heurt et la Convention de 1910, mettant fin à de nombreuses controverses, a précisé que ce heurt devait avoir lieu entre navires de mer ou navires de mer et bâtiments de navigation intérieure. Cette convention a été ratifiée par la plupart des législations maritimes. Aujourd'hui donc dans presque tous les Etats, il n'y a d'abordage maritime international que lorsqu'un navire de mer est intéressé à la collision. Nous disons d'abordage international, c'est qu'en effet certaines législations ne distinguaient pas l'abordage fluvial et l'abordage maritime.

Le choc de deux corps flottants, quels qu'ils soient et où qu'il se produise, pouvait être considéré comme un abordage. En ratifiant la Convention de 1910, les Etats qui légiféraient ainsi ne modifiaient nullement leurs dispositions de droit interne, mais ils étaient contraints, lors d'un abordage international, d'exiger la présence d'un navire de mer. Une question se pose alors : Qu'est-ce que les diverses législations maritimes entendent par navires de mer?

Paragraphe II. — Distinction du navire et du bâtiment de navigation intérieure.

Ulpien écrivait au Digeste: « Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit (2) ». Il semble donc que, s'il avait partagé

(1) Trib. Palerme, 9 Nov. 1931, Dir. Mar. XXXIV, 375.
(2) Digeste, livre XIV, I, 6.

la subtilité du législateur moderne et différencié la navigation maritime et la navigation fluviale, il aurait tout au moins défini le navire comme étant tout ce qui flotte en mer, même un simple radeau. La Convention de Bruxelles du 24 août 1924, pour l'unification des règles concernant le connaissement (1) définit le navire « tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer ». Mais les législations adoptent toutes des principes plus ou moins restrictifs.

La législation la plus compréhensive, celle qui découle directement de l'opinion d'Ulpien, c'est la législation italienne. Elle ne connaît pas la distinction du navire et du bateau. « Il n'est d'aucune importance que le bâtiment ait une destination fluviale, lacustre ou maritime » écrit Brunetti (2). Dans ce sens la loi n° 938, du 14 juin 1925 (3), qui réforme la matière de l'abordage vise la navigation lacustre et fluviale tout autant que la navigation maritime. « Est navire tout ce qui flotte ». Dans un abordage international sera donc navire de mer tout ce qui flotte sur mer. Fallait-il cependant exiger que le bâtiment, maritime dans notre cas, ait *au moins* un moyen de propulsion propre ? Certaines décisions de jurisprudence l'avaient exigé. La doctrine était divisée. La querelle a été vidée par le Code maritime de 1931 (4). L'article 38 dispose « par navire, on entend toute construction apte à flotter sur les eaux, normalement mue par un appareil à propulsion mécanique ou à voile, et destinée au transport des personnes ou des choses, à la pêche, au remorquage ou à d'autres

(1) Dor, 15-853.
(2) Del Commercio marittimo et della navigazione, n° 11.
(3) Dor, 12-486.
(4) Dor, 31-30.

services maritimes » (1). « Par engin flottant, on entend toute autre construction navale non mue par un appareil à propulsion mécanique ou à voile à quelque usage qu'elle soit affectée ». Le texte, on le voit, est extrêmement large : un ouvrage d'un port mû par un moteur ou par une voile sera un navire. Mais que faut-il entendre par navire de mer ? A défaut de solution jurisprudentielle nous pensons qu'il doit suffire, en dehors de toute idée d'affectation, que le navire soit sur mer (2).

La législation anglaise est absolument semblable à la précédente. Elle ne connaît aucune distinction entre la navigation maritime et la navigation intérieure. L'article 742 du Merchant Shipping act est ainsi conçu : « Tout bâtiment qui navigue est navire, à condition que l'embarcation ne soit pas mue à la rame ». Et dans une interprétation extensive, la jurisprudence a qualifié de navire un chaland (3) et même un bateau à vase qui n'était muni d'aucun moyen de propulsion propre (4).

La pratique américaine part de principes à peu près semblables. La juridiction d'Amirauté s'étend, sans aucune distinction, à toutes les eaux navigables. Et tout ce qui est mû par un moyen de propulsion propre est un navire (5). La Cour du District Sud de Californie a jugé cependant qu'une drague en forme de chaland, équipée pour être re-

---

(1) Voir à ce sujet Tribunal de Livourne, 9 Fév. 1924 ; Rivista, 2-148 ; Dor, 34-830.

(2) Certaines jurisprudences refusent cependant d'appliquer les règles de l'abordage au choc entre un navire et un hydravion amérissant. L'hydravion à ce moment cependant n'est-il pas un navire ? cf. Cour de Florence, 5 Juillet 1933 ; Foro italiano, 1934, I, 886 ; Dor, 30-355.

(3) The Mudlark, 3 av. 1911, R. XXVI-840.

(4) Haute-Cour, 16 Fév. 1922, R. XXXIV-756.

(5) Cour Suprême, 10 Janv. 1887,, R. III, 725.

morquée en mer et qui, en fait, a été remorquée en plusieurs points du Pacifique, est un navire bien que n'ayant pas de moteur propre (1). Par contre la qualité de navire a été refusée à une drague (2).

A l'opposé nous trouvons tout un groupe de législations qui se font, du navire, une conception beaucoup plus restrictive. Il s'agit, non seulement de le distinguer de l'épave ou du corps flottant, mais encore de le différencier des bâtiments affectés à la navigation intérieure, de ces bâtiments que le droit français englobe sous le nom générique de « bateaux ». C'est ce terme d'affectation qui caractérise ces législations française, allemande et belge. Il sert de critère, beaucoup mieux que toutes différences d'essence ou de structure, pour distinguer le navire du bateau.

On aurait pu en France, et on le proposa même, adopter comme critère le régime administratif du bâtiment. On aurait considéré comme navire tout bâtiment astreint au rôle d'équipage. Quels sont-ils ? Le décret des 19 et 20 mars 1852 énumère « tous les bâtiments exerçant une navigation maritime ». La loi du 24 décembre 1896 (3), est venue préciser qu' « est maritime la navigation qui s'exerce dans les limites de l'inscription maritime ».

On pouvait évidemment objecter à ce système une double série de critiques. Il faisait dépendre la qualité du navire de l'accomplissement de formalités administratives, donc, au fond, de la volonté de son propriétaire. On a fait remarquer d'autre part qu'il y aurait une tautologie à dire qu'est maritime le lieu où remonte le navire de mer.

---

(1) Cour du District Sud de Californie, 12 Janvier 1926 ; Dor, 14-376.

(2) Cour d'Appel, 5e Circuit, 30 Juin 1928 ; Dor, 18-408 ; Contra Cour d'Appel, 4e Circuit, 19 Déc. 1930 ; Dor, 23-312.

(3) R. XII, 652-758.

En tout cas la Cour de Cassation a rejeté ce système en notant qu'il s'agit d'une réglementation administrative inapplicable à des rapports de droit privé. Elle affirme qu'il est du pouvoir du juge du fond de trancher la question de la nature juridique du bâtiment (1).

Son critère, adopté dès un arrêt du 20 février 1844, était précisé dans un arrêt du 13 janvier 1919 (2). « La tâche du juge appelé à déterminer le caractère de la navigation consiste à rechercher si le bâtiment était ou non exposé à des risques particuliers que comporte le voyage en mer... Il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette circonstance que le bâtiment muni du rôle d'équipage et naviguant dans les limites de l'inscription maritime se trouvait dans les eaux dites maritimes par le décret du 19 mars 1852 et la loi du 24 décembre 1896 ; que ces dispositions d'ordre purement administratif ne peuvent déterminer légalement au point de vue des relations privées le caractère de la navigation ». Le critère choisi est donc l'exposition aux risques particuliers du voyage en mer, à condition que le navire y soit exposé par une navigation *effective* (3) et *habituelle* (4).

Cette exposition aux risques de la navigation résulte de l'affectation du navire. La chambre des Requêtes, dans l'arrêt cité du 19 décembre 1883, refusait la qualité de navire à un chaland remorqué de France au Sénégal et abordé dans l'Océan Atlantique parce qu'il était « *destiné* à la navigation fluviale ».

---

(1) Cas. Req., 22 Juillet 1896. R. XII-140.

(2) R. XXXI-330.

(3) Cas. Req., 22 Juillet 96, R. XII-140 ; id., 4 Janv. 98, R. XIII-614 ; C. E., 15 Fév 1918, R. XXI-347.

(4) Cas. Req., 19 Déc. 93, D. 84, I, 362 ; Cas. Criminelle, 8 Février 1913, R. XXVIII-826.

De même la Chambre des Requêtes, dans un arrêt du 10 Juillet 1888 (1) cassant un arrêt de la Cour de Rennes du 18 Février 1887, qualifie de navire la vedette faisant le service de Dinard à St-Malo parce que, en même temps, elle faisait des excursions en mer. Le Tribunal d'Oran qualifiait pareillement de navire une drague « qui navigue par ses propres moyens, qui sort tous les jours » (2).

Conception très nuancée on le voit, mais aussi très imprécise. Aucune décision de jurisprudence n'a clairement défini ce qu'il fallait entendre par risques de mer, et lorsqu'il s'agit de qualifier la navigation dans un port, la jurisprudence est très incertaine. On pourrait rapprocher du jugement précité d'Oran, un jugement du Tribunal de Commerce du Havre qui considère un chaland comme un navire (3). Au contraire, la jurisprudence administrative semble plus restrictive. Dans un arrêt du 9 décembre 1892, le Conseil d'Etat a refusé la faculté d'abandon à un chaland transportant des boues extraites dans un port par une drague (4).

Cette idée d'affectation est aussi celle qui détermine en droit belge la qualification du navire. La loi du 10 février 1908 modifiant le livre II du Code de Commerce belge, s'exprime ainsi :

Article 270. — Sont considérés comme navires, tous les bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le trans-

---

(1) Cas. Req., 10 Juillet 88. R. IV-131.

(2) Oran, 9 Nov. 1931 ; Dor, S. 10-18

(3) Le Havre, 2 Juillet 1888, R. IV-280.

(4) R. IX-459 ; idem, 3 Juin 1910, D. 12, II, 103. Voir encore sentence arbitrale, 2 Décembre 1901, R. XVIII-361 ; Tribunal Civil de Saint-Nazaire, 22 Mars 1889, R. I. 55 ; Cour de Rennes, 9 Juin 1890, R. VII-14 ; Cour Réunion, 9 Mai 1893, R. IX-500.

port des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Article 271. — Sont considérés comme bateaux les bâtiments qui font ou sont destinés à faire *habituellement* dans les eaux territoriales le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage, ou toute autre opération lucrative de navigation. Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi tous les bâtiments de mer de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement de semblables opérations.

Que faut-il entendre par eaux territoriales au sens de la loi ?: « Les eaux intérieures, les eaux maritimes territoriales, l'Escaut en aval d'Anvers et les eaux maritimes devant la côte (1).

Lorsqu'en droit allemand la question s'est posée de savoir à quels bâtiments il conviendrait de faire application soit du droit maritime, soit du droit fluvial, la jurisprudence a statué de la même manière qu'en Belgique. Le Tribunal Supérieur hanséatique décidait, dans un arrêt du 17 février 1902 (2), que « c'est la *navigation habituelle* qui détermine la loi applicable sauf toutefois à ce que, entre contractants seulement, l'emporte la navigation actuellement pratiquée ». De son côté le Tribunal Supérieur de Berlin, le 16 mars 1923 (3), statuait qu' « en cas d'affectation mixte, le Droit maritime régit les conséquences d'un accident survenu en haute mer ». Il concluait que c'est l'affectation qui détermine l'application de la loi maritime et non le fait matériel de la situation.

Et cette affectation doit être interprétée très largement. Il semble qu'elle dépende exclusivement du voyage effec-

(1) Smeesters, Droit Maritime Belge, I, 2.
(2) R. XVII [illegible]
(3) Dor, 5-64.

tué. C'est ainsi que le Tribunal Supérieur hanséatique a fait application du droit maritime à un bâtiment qui était inscrit sur les registres de la navigation fluviale pour la raison qu'il avait été postérieurement affecté à la navigation maritime (1).

Telles sont, en la matière, les dispositions des principales législations maritimes. Deux conceptions s'affrontent donc. L'une qualifie de navire tout corps flottant capable de se mouvoir sur les eaux. L'autre, au contraire, se restreint à la notion d'affectation aux risques de mer ou à la navigation effective en mer. Une question peut se poser? A quel point de vue faudra-t-il se placer pour trancher le conflit qui pourra surgir de deux qualifications opposées ? Si nous insistons sur cette question, c'est qu'après avoir ratifié la convention de 1910, bien des législations, dont la législation française interne, en ont adopté la définition de l'abordage maritime. C'est, d'autre part, dans le cadre de cette définition que se sont placées les conventions de Paris de 1937. Dans un abordage international, à quel point de vue devra-t-on se placer pour dire si l'on est en présence d'un navire de mer ou d'un bâtiment de navigation intérieure? ou si, au contraire, il y a deux navires ou deux bateaux? Faudra-t-il s'en rapporter aux dispositions de la loi du Tribunal saisi ? Une réponse originale à cette question a été apportée par un arrêt du 12 Avril 1932 de la Haute Cour de Justice des Pays-Bas. Celle-ci, en effet, a cru pouvoir dégager une notion générale, une sorte de conception internationale du navire.

(1) Tribunal Supérieur hanséatique, 25 Octobre 1933 ; Hanséatisches B. 1933, 678 ; Dor, 33-79. Le Droit japonais connaît, lui aussi, une réglementation semblable. L'article 538 du Code de Commerce qualifie de navire « le bâtiment employé à la navigation maritime dans le but de faire des actes de commerce ».

Jusqu'à la loi du 22 Décembre 1924 (1), les Pays-Bas ont eu une législation très particulariste. Le Code de Commerce — article 748 — ne distinguait nullement entre bâtiments de mer et bâtiments de navigation intérieure, mais entre les bâtiments ne fréquentant que les eaux nationales : c'étaient les bateaux, et les bâtiments effectuant une navigation avec les pays étrangers, même si elle était fluviale. Ces bâtiments étaient les navires, c'est à eux seuls que l'on faisait application du droit maritime (2).

Sous l'empire de cette législation, un abordage se produisit en Allemagne, sur le canal Rhin-Herne, entre le chaland allemand « Mascotte », affecté à la navigation fluviale et donc un bateau, et deux chalands hollandais dont la « Hermina ». Ces deux chalands, effectuant un trafic international, étaient, en droit néerlandais, des navires. Il y avait donc du point de vue hollandais un abordage maritime puisque la collision avait eu lieu, selon les termes de la convention de 1910, entre un navire et un bateau. Aux yeux du droit allemand, au contraire, les deux chalands effectuant tous deux une navigation fluviale, il n'y avait en cause que des bateaux, et la convention de Bruxelles n'avait pas à intervenir. La solution du litige aurait donc été toute différente selon le point de vue sous lequel on se plaçait. Le demandeur à l'instance, le propriétaire du chaland « Mascotte », soutint qu'il fal-

(1) Dor, 9, 169 : par navires de mer, il faut entendre tous les navires employés à la navigation sur mer.

(2) Le Droit argentin est identique : « l'embarcation en question peut, par son trafic, affecter les relations de la Nation avec l'étranger ; or, doivent être considérées comme affaires d'amirauté et de juridiction maritime toutes celles qui ont un rapport avec le dit trafic ». Cour Suprême, 26 Août 1932, *Gaceta del Foro*, 7 Septembre 1932-37 ; Dor, 28-100.

lait apprécier la qualification de chaque bâtiment d'après la loi de son pavillon et il sollicitait l'application de la convention. Dans un jugement du 9 Octobre 1929, le Tribunal de Rotterdam lui donna raison (1). Il décida que « la question de savoir si un navire est un navire de mer doit être résolue d'après la loi nationale de chaque navire ». Le défendeur, le Hollandais propriétaire de la « Hermina », contesta cette appréciation et il interjeta appel à la Cour de La Haye. Celle-ci, dans un arrêt du 10 Avril 1931, infirma la décision (2). Cet arrêt constate que si le chaland est bien un navire de mer, il ne l'est pas « au sens prévu par la convention » dont on sollicite le bénéfice. « La convention n'a évidemment pensé qu'aux navires de mer proprement dits ». S'il en avait été autrement, ajoutait-on, si les lois nationales pouvaient décider quels navires doivent être considérés comme navires de mer, l'uniformité voulue par la convention aurait dégénéré en sens contraire. »

Sur pourvoi, la Haute Cour de Justice des Pays-Bas confirma l'arrêt entrepris (3). Elle dégage plus nettement encore la notion d'une sorte de droit commun, d'une sorte de conception universelle du navire de mer. C'est qu'en effet, constate l'arrêt, le texte de la convention est suffisamment explicite « en opposant les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure. La convention distingue d'après les eaux où ils naviguent et comprend donc par navires de mer les navires qui naviguent sur la mer et non les bateaux appartenant à la navigation intérieure internationale et qui ne naviguent pas sur la mer,

(1) Weeckblaad, 12-154.

(2) Cour de Gravenhague, 10 Avril 1931 ; Weeckblad, 12-419 ; Dor, 25-455.

(3) Haute Cour de Justice des Pays-Bas, 21 Avril 1932 ; Weeckblad, 12-450 ; Dor, 27 31-38.

ceux-ci étant compris parmi les bateaux de navigation intérieure ; que par conséquent le mot français « navire » opposé à « bateau » indique un navire naviguant sur la mer et que l'histoire de la disposition mène au même résultat que son texte très clair, car il ressort de l'histoire de la disposition qu'on n'a pas voulu restreindre l'effet de la disposition aux abordages en mer ou sur les fleuves où il y a des marées... qu'on a voulu ne désigner ici que des navires qui naviguent sur la mer ».

C'est là une décision intéressante et très curieuse. Elle établit un critère que l'on ne peut que souhaiter voir reprendre en cas de difficulté. Il est cependant incontestable qu'une évolution progressive mène, dans les pays où on les distingue encore, à une assimilation de la condition juridique des navires et des bateaux. La législation française reste à peu près seule absolument réfractaire à une unification si énergiquement réclamée par les intéressés.

Paragraphe 3. — *Particularités de la législation anglo-américaine*

Il reste encore un dernier point à signaler. En parlant d'abordage entre navires de mer ou entre navires de mer et bâtiments de navigation intérieure, la convention excluait formellement de l'abordage le heurt par un navire d'un ouvrage fixe : câble, balise, ouvrages de port, etc... Cette disposition ne faisait que confirmer une pratique continentale absolument concordante. La doctrine et la jurisprudence française, pour ne parler que d'elles, sont unanimes (1).

---

(1) Ripert, op. cit., 2.070 ; ; Lyon-Caen, Droit Commercial, 909 ; Danjon, op. cit., 322 ; Bordeaux, 17 mars 1830-S. 1830, II, 239 ; Douai, 14 Mai 1859-S. 1860, II, 9 ; Cas. Civile, 27 Janvier 1880 ; *Journal Marseille*, 1884, II, 117 ; Nantes, 1931, Recueil Nantes, 1931, 239 ; Dor, S. 12-267 ; Alger, 13 mars 1935 ; Dor, S. 13-259.

La pratique anglaise était cependant contraire (1). Aussi lors des travaux préparatoires de la conférence, la délégation anglaise proposa de modifier la définition envisagée de l'abordage de manière à y incorporer sa conception extensive (2). En raison de la pratique continentale contraire, la proposition fut rejetée. La Grande-Bretagne maintint sa conception particulariste mais elle n'en fait application que dans les rapports de Droit interne (3). Il en est de même des Etats-Unis dont cependant la conception est plus nuancée et plus originale. Il semble que l'on distingue assez curieusement selon la nature de l'ouvrage heurté. S'agit -il d'une construction directement rattachée à la terre, la loi refuse toute « Maritime action » et les Tribunaux d'Amirauté se déclarent incompétents pour connaître du litige. Il y aurait au contraire abordage et compétence des Tribunaux maritimes lorsque l'ouvrage heurté est entièrement immergé, telle une balise (4).

Telles sont donc les diverses manières dont les principales législations maritimes comprennent et entendent l'expression d'abordage, et les interprétations possibles des termes de la convention de Bruxelles. Nous pouvons maintenant entreprendre l'étude de la compétence en matière d'abordage.

---

(1) The Swift (heurt d'un parc à huîtres), 1870 ; The Excelsior (heurt d'un câble), 1867 ; The Theta, 1893 ; The Veritas, 1901.

(2) Procès-verbaux, 18 Septembre, 8 Octobre 1909, p. 70-71.

(3) Arrêté du 5 Juin 1929.

(4) The Bleak heath, 195 U. S. 361 ; The Ploughkeespie, 162, F. R. 494 ; Cour d'Appel, 9e Circuit, 22 Octobre 1934 ; Cases 1934, 1442 ; Dor, 31-131.

PREMIÈRE PARTIE

L'abordage en haute mer

CHAPITRE PREMIER

NATURE ET CONDITION JURIDIQUE DE LA HAUTE MER

Le problème de la condition juridique de la haute mer a été fort longtemps une source de graves conflits. Les prétentions concurrentes de puissances qui prétendaient chacune régner exclusivement sur les mers engendrèrent de longues rivalités. Les juristes discutèrent indéfiniment de leur côté le point de savoir si la mer était susceptible d'appropriation, ou si, au contraire, elle échappait au Droit. Les faits cependant devaient conduire les hommes à d'inévitables conclusions. Ce fut, d'une part, l'impossibilité pratique pour chaque puissance de se rendre seule maîtresse des mers et d'en interdire l'accès aux navires des Etats voisins. Ce fut, d'autre part, la constatation de l'essence particulière de la mer qui apparut alors comme devant échapper à toute souveraineté. Les esprits s'accoutumèrent peu à peu à l'idée que la mer devait être « le bien » de tous les Etats.

Des nécessités pratiques différentes devaient cependant faire considérer sous un autre aspect les étendues marines les plus proches des terres. Outre qu'il devenait plus facile d'y faire acte de souveraineté, il sembla impossible d'interdire aux Etats riverains, sur cette portion de mer, l'exercice et la jouissance de droits nécessaires à l'accomplissement de leur mission. La difficulté fut tranchée par une distinction. On reconnut à chaque Etat la souveraineté sur une certaine portion de mer riveraine : ce sont

les eaux territoriales. Le reste des étendues marines forme la haute mer.

Que comprend la haute mer ? M. Gidel reconnaît, et nous ne pouvons que nous retrancher derrière une telle opinion, qu'il est impossible de la définir autrement qu'en l'opposant à la mer territoriale. « Elle comprend, écrit-il, tous les espaces maritimes qui se trouvent au-delà de la limite vers le large des eaux territoriales ». (1)

Deux questions vont se poser à ce sujet : Quelle est la condition juridique de cette portion de mer ? Quelle est la condition des navires qui la sillonnent ?

Paragraphe 1. — *Condition juridique de la haute mer*

Un principe ne souffre aujourd'hui absolument aucune contradiction : la haute mer est libre. A la vérité, ce principe ne s'est dégagé que très lentement. Nous venons de faire allusion aux prétentions exclusives de certaines puissances. Tour à tour la République de Venise, le Portugal ou la Hollande, pour ne parler que d'eux, prétendirent à la domination des mers. Ce fut une source de rivalités et de guerres. Le commerce international à cette époque prenait cependant de plus en plus d'extension. Tandis que certains juristes soutenaient les prétentions nationales, d'autres, au contraire, et le plus célèbre est Grotius et son pamphlet « Mare liberum », affirmaient la nécessité en pratique de la liberté des mers et justifiaient en théorie cette proposition. Aujourd'hui le principe est unanimement admis. Signalons cependant qu'il n'est pas intégral et qu'en cas de guerre les pays neutres ont une liberté restreinte (2).

(1) Gidel, Le Droit Public de la Mer, I, 125.
(2) Fauchille, op. cit., N° 572.

La haute mer est libre. Elle l'est en fait parce qu'il fut pratiquement impossible à aucune puissance de la dominer entièrement. Elle l'est aussi en droit pour des raisons déterminantes. Sa nature physique interdit toute appropriation effective et durable. D'autre part, c'est la condition nécessaire à l'établissement de relations internationales. « L'impossibilité, écrit Ortolan, de la propriété des mers résulte de la nature physique de cet élément qui ne peut être possédé et qui sert exclusivement aux communications des hommes. » (1)

Le principe n'est cependant inscrit nulle part. Le pacte de la Société des Nations, malgré une proposition du projet italien, n'en parle pas. L'article 23 *e* se contente de rappeler que « les membres de la Société prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit ». Cet « axiome du droit international » (2) a cependant été affirmé par la Cour Permanente de Justice de La Haye, arrêt « Boz-Kourt-Lotus » (3).

La haute mer est libre. Elle n'est donc sous la domination d'aucun Etat. Mais quelle est alors sa véritable nature juridique ? Les auteurs s'opposent. Pour les uns, elle est « res nullius » ; pour les autres, elle est « res communis ». Ce qui nous importe, ce sont les conclusions auxquelles tout le monde souscrit. Ces conclusions sont que si la mer est libre de toute souveraineté territoriale, elle ne peut être libre de la souveraineté du droit : « Das Meer ist frei der gebietshoheit, aber nicht von der Rechts-

(1) Ortolan, Règles et Diplomatie de la Mer, I, 120 ; voir encore Cavaré, L'arrêt du « Lotus » et le positivisme juridique ; Travaux juridiques de l'Université de Rennes, t. X, 179.
(2) Gidel, op. cit., I, 200.
(3) Dor, 17 ; 71.

hoheit », écrit le juriste allemand Meurer (1). Pour qu'en effet l'anarchie n'y règne pas, il faut admettre qu'une autorité puisse sanctionner les règles édictées par le bon ordre de la navigation. L'idée que la haute mer est soumise au droit est la condition même de la réglementation de l'usage de la haute mer (2).

Le problème était donc de soumettre la haute mer au droit en la « laissant à la disposition de tous les Etats » (3) et en la soustrayant à toute souveraineté. Pouvait-on concilier ces deux propositions d'apparence contradictoire ? Oui, en laissant à chaque Etat un droit exclusif sur les navires de sa nationalité. C'est ce qu'affirmait l'Institut de Droit International dans sa résolution de Lausanne de 1927. « L'Institut déclare que le principe de la liberté de la mer comporte notamment les conséquences qui suivent : liberté de la navigation en haute mer sous le contrôle exclusif, sauf convention contraire de l'Etat dont le navire porte le pavillon (4).

Paragraphe 2. — Condition juridique du navire en haute mer

Quelle est alors la condition juridique du navire en haute mer ? Les théories s'opposent. Leurs conclusions sont cependant, pour notre étude, pratiquement identiques.

---

(1) Wörterbuch der Völkerecht wort Meer, cité par Gidel, op. cit., loc. cit.

(2) Gidel, I, 226.

(3) Strupp. Eléments de droit international public universel, I. 161.

(4) Dans ce sens, Fauchille, op. cit. 513 ; Gidel, op. cit., I, 236 ; K. Strupp, op. cit., 161, etc., etc...

On parle souvent de fiction de la territorialité. Le navire, dit-on, est en haute mer le prolongement du territoire dont il bat le pavillon. Les historiens en font remonter l'affirmation aux prétentions du gouvernement prussien dans l'affaire de l'emprunt de Silésie (1). Cette conception fut reprise par la plupart des jurisprudences (2), à l'exception toutefois de l'Angleterre.

Elle s'est heurtée à de très vives critiques. Dès 1877, Schmalz (3) s'étonnait d'une fiction qui cesserait dès que le navire pénétrerait dans les eaux territoriales. On s'est d'ailleurs souvent élevé contre ses conséquences. De quel droit le souverain qui fait la guerre pourrait-il saisir les navires neutres ? Pourquoi, d'autre part, ne pas admettre alors qu'autour du navire il y ait une zone territoriale ? Les juristes préfèrent donc aujourd'hui en majorité s'écarter d'une fiction erronée et au surplus inutile. « Les choses se passent comme si le navire était territoire de l'Etat du pavillon mais elles ne se passent pas ainsi parce que le navire serait territoire de l'Etat du pavillon » (4). La conclusion, à laquelle on aboutit alors, c'est que le navire est « le champ d'application » des lois du pays dont il bat le pavillon ; c'est qu'il est suivi d'une manière constante et en principe exclusive par la puissance publique de l'Etat du pavillon.

Quelles seront pour notre étude les conséquences de ce très bref examen ? C'est que la haute mer, qui est la

---

(1) De Martens, Causes, II, 97.

(2) France, Cassation, 11 Février 1881-S. 1882, I, 433 ; Italie, Cassation, Rome, 7 Juillet 1899 ; Clunet, 1901, 883 ; Belgique, Bruges, 21 Fév. 1914 ; Clunet 1914, 327 ; Allemagne, Reichgericht, 21 octobre 1892 ; Clunet, 1893, 426.

(3) Droit des Gens européens, livre 8, chapitre 2.

(4) Gidel, op. cit., I, 251.

chose de tous les Etats, en général, et d'aucun, en particulier, ne peut être soumise à une répartition territoriale des compétences. Les navires qui la sillonnent relèvent des lois et des autorités de l'Etat dont ils battent pavillon. Que se produira-t-il au cas d'abordage ? Si les deux navires appartiennent à la même nationalité, c'est une question de droit interne. Mais que se passera-t-il si les navires battent des pavillons différents ? Où porter l'action civile en réparation ? qui pourra intenter les poursuites pour abordage ? C'est ce que nous allons étudier en deux chapitres distincts.

CHAPITRE II

LA COMPÉTENCE CIVILE

A la suite d'un abordage international en haute mer, à quel tribunal la victime pourra-t-elle porter son action d'abordage ? Les législations se répartissent en deux groupes. Le premier, qui comprend les législations anglo-américaines, prend en considération les seuls intérêts pratiques des victimes. L'abordage est un événement grave qui lèse de nombreux intérêts et dont la responsabilité sera peut-être fort difficile à établir. L'éloignement du siège de la Compagnie responsable peut d'abord faire craindre une certaine impunité. L'instruction, d'autre part, peut être très délicate. Le tribunal le mieux placé pour connaître de l'affaire ne sera-t-il pas le tribunal dans le ressort duquel le navire abordeur quel qu'il soit et quel que soit le demandeur a été saisi. L'on immobilise ainsi, même si la saisie est levée moyennant caution, un capital probablement suffisant pour couvrir une grande partie des condamnations éventuelles. La saisie aura pu, d'autre part, être effectuée dans un port très voisin du lieu du sinistre. Voilà pourquoi, en dehors de toute considération de principe, les législations anglo-américaines et à leur suite un certain nombre de législations européennes ont consacré, pour l'abordage, la compétence du tribunal du port de la saisie. A l'opposé, d'autres législations ont longtemps maintenu très fermement une position de principe : la compétence des Tribunaux dépend uniquement de la Nationalité des parties. Les Tribunaux sont compétents pour rendre la justice aux Nationaux, ils ne la doi-

vent pas aux étrangers. Cette position prise par le Code Civil français a encore été accentuée par la jurisprudence de nos Cours et de nos Tribunaux. D'autres législations européennes avaient suivi les mêmes voies. Devant l'insistance des plaideurs et des praticiens, elles ont cependant évolué, à propos uniquement de l'abordage, pour se rapprocher de plus en plus du premier système.

Dans une première Section, nous étudierons la pratique anglo-américaine et les législations identiques. Dans une seconde Section, nous examinerons d'abord la législation française, puis dans une sous-Section nous étudierons l'effort de certaines jurisprudences européennes pour créer une compétence dérogatoire pour l'abordage, tout en partant de principes identiques à ceux de la législation française.

Section Première

De la Compétence du Tribunal du Port de la saisie

Sous-Section 1. — *La pratique anglo-américaine*

Cette pratique conduit à l'affirmation d'une compétence générale, sans qu'il faille se préoccuper, soit du lieu où s'est produit l'abordage, soit de la Nationalité des parties. Elle se fonde sur une procédure particulière : la procédure in rem et, en Amérique, sur une conception très originale de la nature du Droit maritime. La jurisprudence a ensuite utilisé ces bases, à peu près identiques dans leurs conclusions en Angleterre, en Ecosse et aux Etats-Unis, pour les interpréter dans chacune des législations de ces pays d'une manière un peu différente.

Paragraphe 1. — *Les Bases*

Aux Etats-Unis comme en Angleterre, on connaît deux procédures : la procédure in personam et la procédure in rem (1). En les étudiant en même temps, nous ne voudrions pas laisser entendre que les pratiques américaine et anglaise se confondent. Il existe, certes, de notables différences de forme et de fond dans la manière dont chaque législation réglemente ces deux procédures. Nous croyons cependant que ce ne sont là en réalité que des différences d'exécution et que nous pouvons, sans les mal interpréter ni les modifier, les étudier ensemble (2).

La Procédure in personam. — C'est celle qui se rapproche le plus de notre pratique française. L'action est dirigée contre la personne même du défendant. Le Tribunal compétent sera celui dans le ressort duquel le défendeur : 1°) est domicilié, ou 2°) est résidant, ou 3°) il séjourne suffisamment longtetmps pour pouvoir être atteint par les actes de procédure. Sera encore compétent le Tribunal dans le ressort duquel un étranger a commis un délit et celui où il fait des affaires et possède un bureau. « Une société étrangère qui possède des agences dans un port des Etats-Unis peut être assignée dans ce port ou dans n'importe quel endroit où elle fait des affaires si l'on peut valablement effectuer la signification à l'un de ses agents (3).

---

(1) Ripert, op. cit., N° 960 ; Clunet, 1886, 129, étude de lord Phillimore ; Dor, 5, 166 ; 6, 47 ; 22, 299 ; R. XIX, 132 et suiv. ; Hughes, Handboock, « on the conflict of law », p. 117 et suiv.

(2) Sur ces divergences, voir Harrington Putnam ; Dor, 6 ; 47 ; nous indiquerons plus loin les particularités de la législation écossaise qui cependant, elle aussi, atteint par d'autres voies un résultat identique.

(3) Cour d'Appel, 5e Circuit, 18 août 1934 ; Cases, 1934-1199 ; Dor, 31-141.

De la manière dont on pratique cette procédure, nous pouvons conclure que la compétence découle moins du lieu où l'action a pris naissance et de la Nationalité des parties que de la possibilité d'atteindre sur le territoire national le défendeur ou son représentant. Les principes de la procédure in rem vont accentuer cette tendance :

La procédure in rem. — Le demandeur aura dans certains cas la possibilité d'agir, non plus contre la personne du défendeur mais contre les biens que ce dernier pourra posséder sur le territoire national. Le demandeur disposera d'une action contre le bien lui-même. Il l'immobilisera d'abord au moyen d'une saisie-arrêt. Le bien saisi fera alors figure de défendeur. C'est contre lui que sera intentée l'action. C'est lui qui sera visé dans la procédure et c'est à lui que seront signifiés les actes. Si le bien saisi est un navire par exemple, les actes seront placés sur le navire. La procédure n'est donc plus dirigée que contre une chose. Quiconque aura des intérêts ou des droits sur cette chose à défendre ou à sauvegarder pourra intervenir à l'action.

L'origine de cette procédure est très discutée. M. Ripert (1) la croit très lointaine. « Dans l'ancien droit, écrit-il, on admettait que la saisie d'un objet entraînait compétence du juge du lieu de la saisie, d'où l'expression de forum arresti ; devant ce juge on faisait valoir un droit quasi réel, jus ad rem. Les villes de commerce trouvaient dans cette compétence un recours très utile pour leurs créanciers nationaux contre les navires étrangers ». Cette règle appliquée au moyen-âge par tous les pays commerçants se serait maintenue en Angleterre.

(1) Op. cit., loc. cit.

C'est en effet à une pratique hollandaise que certains auteurs écossais font remonter leur propre conception (1).

D'autres auteurs prétendent au contraire que « cette action réelle n'a rien de mystérieux ». Elle ne dériverait ni de l'ancienne procédure anglo-saxonne du « deodand », ni des actions noxales dont certains ont dit qu'elle serait une forme dérivée. Elle serait simplement « un procédé de contrainte sur le véritable auteur de la faute pour le forcer à comparaître en justice » (2).

L'exercice de cette action in rem est soumis à certaines conditions. Il appartient d'abord aux créanciers privilégiés. Mais en dehors de cette situation, les cas où il est accordé sont limitativement énumérés. Il faut en effet, en l'absence de privilège, faire pratiquer auparavant une saisie qui, elle, n'est accordée que lorsqu'existe un « maritime lien » sorte de privilège à droit de suite (3). Mais tant en Angleterre qu'en Ecosse et aux Etats-Unis, l'abordage crée toujours ce maritime lien. Il résulte en Angleterre par exemple du Shiponner's act de 1905.

Ainsi la victime d'un abordage pourra ou observer certaines conditions de résidence et agir, in personam, contre l'auteur de l'accident ou, bien plus généralement, faire saisir — arrêter le navire abordeur dès qu'il pénètrera dans un port américain ou anglais et, grâce à la procédure in rem, faire trancher le litige où qu'elle se trouve, quelle que soit sa nationalité et celle du demandeur et où qu'ait eu lieu l'abordage.

Cette conséquence a été exposée en ces termes par lord Philimore (4). « C'est ainsi que la Haute-Cour anglaise

(1) Dor, 12-123 ; Roscoe.
(2) Dor, 5-166.
(3) Hughes, op. cit. 95.
(4) Clunet, 1886, 129.

d'Amirauté a graduellement affirmé sa compétence pour juger toute action relative à un abordage... en quelque lieu qu'(il) s'élève, et entre parties quelle que soit leur nationalité à la seule condition que le navire à poursuivre soit trouvé dans un port anglais (1) ».

Les conséquences sont absolument les mêmes aux Etats-Unis. Là, cependant la jurisprudence va pouvoir déborder très largement le cadre législatif en s'inspirant d'une conception très particulière du Droit maritime, celle du « Droit Général de la mer ».

Le « Droit Général de la mer ». — C'est ce que les Américains appellent le « General Maritime Law » ou « law of the sea » (2). La constitution fédérale de 1789 après avoir donné compétence en matière maritime aux Tribunaux fédéraux déclarait que ces Tribunaux appliqueront « le droit général de la Marine », art. 3 par. 2. Cette expression, curieuse et très imprécise, a été reprise depuis dans de très nombreux arrêts. Que comprend-elle au juste ? Le Droit maritime des Etats-Unis est composé de lois fédérales, de plus en plus nombreuses, qui règlent certains points particuliers. Il ne dispose d'aucun code ni d'aucune loi générale. Pour les matières qui ne sont donc pas spécialement réglementées, pour le droit commun, on suppose qu'il existe un droit général, un droit universel, commun à toutes les affaires maritimes, que les Tribunaux américains appliqueront, comme l'on suppose que tous les autres Tribunaux maritimes du globe l'appliquent. En fait, comme la jurisprudence avait

(1) Voir aussi : Ablot : Law of merchant ships and seamen, p. 151, et Cour District Sud du Texas, 1er Août 1925 ; Cases, 1925, 1,236 ; Dor, 12-210.

(2) Boris Nolde, Dor, 22, p. 36 et 299 ; Havard Law Review, t. XXII, p. 403.

besoin de données beaucoup plus précises, elle s'est référée au droit coutumier anglo-saxon. Lorsqu'aujourd'hui elle prétend appliquer ce droit général de la mer, elle applique en réalité le droit anglo-saxon. (Ses décisions s'appuyent très fréquemment sur des espèces anglaises). Malgré son apparence supranationale il n'y a donc dans ce droit qu'un droit national. Mais les conséquences de la théorie sont très importantes au point de vue de la compétence.

Lorsque les Tribunaux américains sont en présence d'une question réglée par le droit maritime de chaque Etat, de ce droit « qui n'est en vigueur dans un pays donné qu'en tant qu'il est adopté par les lois et les usages de ce pays » (1), ils n'ont pas à en connaître. Il en est tout différemment lorsqu'ils sont en présence d'une question qu'en vertu d'un usage traditionnel, qui vient, affirment certains, du droit anglo-saxon, l'on qualifie de question du jus gentium et du droit général de la mer. Ils doivent alors se déclarer compétents. Ils seront compétents parce qu'ils peuvent aussi bien que tout autre Tribunal appliquer ce droit des gens. Ils affirment même que dans ce cas la courtoisie internationale leur impose de connaître du litige puisqu'une partie le demande. Or, l'abordage et sa réglementation sont considérés comme faisant partie du Droit Général de la Mer. En dehors par conséquent de l'application de la procédure in rem, les Tribunaux américains se reconnaîtront donc compétents pour connaître de toute question d'abordage qui leur sera soumise (2). Le principe a été solennellement affirmé par la Cour Suprême dans l'affaire « The Belgenland »

(1) The Lottawana, juge Bradley, oct. 1814.
(2) Parsons, Shipping and admiralty, II, 226.

qui est aujourd'hui le « cas » auquel se réfèrent tous les arrêts.

Un abordage s'était produit en haute mer entre un navire norvégien et le navire anglais « The Belgenland ». Cité devant un Tribunal américain, le défendeur souleva l'incompétence. Dans un arrêt du 13 avril 1885 (1), la Cour Suprême rejeta l'exception : « Les mêmes principes doivent s'appliquer au sauvetage et à l'abordage. Les deux ayant lieu en haute mer entre personnes de nationalités différentes entrent dans le domaine du droit général des Nations, ou communis juris et sont, prima facie, des objets propres d'investigation de toute cour d'amirauté qui, la première, obtient juridiction sur le navire. Cette juridiction, poursuit l'arrêt, sera obtenue par une saisie accordée sans opposition puisque l'abordage crée un « maritime lien ». Poursuivant son raisonnement, la Cour Suprême ajoute que dans un pareil cas il n'y aurait aucune raison pour refuser à la victime l'assistance des Tribunaux américains qui seront beaucoup plus impartiaux qu'un juge national (2).

Paragraphe II. — Applications jurisprudentielles de ces principes.

Quelles applications la jurisprudence a-t-elle fait de tels principes ? Nous allons nous trouver en présence d'une double tendance : d'une part une tendance à étendre de plus en plus les cas de compétence de principe, et d'autre part un effort pour n'exercer pratiquement cette

(1) Cour Suprême, 13 nov. 1885, 114. U. S. 355.

(2) The Bernhard, 243, V. 5, 125 ; The Scotland ; Cour d'appel, 3e circuit, R. XXII, 549, etc... ; récemment Cour District Sud de New-York, 9 nov. 1922, F. R, 286-251 ; Dor, 2-385 ; id., 2 oct. 1924 ; Cases, 1924, 1440 ; Dor, 10.241.

compétence que lorsque l'intérêt du litige semblera l'exiger.

Extension de la compétence de principe. — Nous avons déjà cité une phrase de l'étude que lord Philimore donnait au Journal de droit international privé (1). « La Haute Cour anglaise d'amirauté a graduellement affirmé sa compétence pour juger toute action relative à un abordage... à la seule condition que *le navire à poursuivre* soit trouvé dans un port anglais ». Il nous semblait en effet qu'elle caractérisait très exactement les résultats de la procédure in rem. Mais il reste encore à savoir ce que l'on entend dans l'expression : « le navire à poursuivre ». Et ici la jurisprudence anglaise s'oppose très nettement aux interprétations écossaise et américaine. Sans doute les cours anglaises font une application des principes aussi large que possible. Un arrêt a même admis la possibilité de saisir, à raison d'un abordage, un navire qui lors d'une escale précédente dans un port voisin avait déjà été saisi pour le même abordage et relâché sous caution (2). Mais pour la jurisprudence anglaise le navire à poursuivre ne peut être que le navire auteur de l'abordage. Aucune hésitation n'est possible (3). Au contraire les jurisprudences écossaise et américaine affirment la possibilité de saisir non seulement le navire abordeur mais encore n'importe quel navire appartenant au même armateur.

La jurisprudence écossaise est très ferme sur ce point. « D'après un très ancien principe de la loi écossaise il suffit, pour donner compétence à une Cour de ce pays, qu'*un navire* appartenant au défendeur soit saisi dans le

(1) Philimore, Clunet 1886, 129.
(2) Clunet, 1897, p. 829.
(3) Voir Philimore, op. cit. loc. cit. ; Dor, 35, p. 501.

ressort de cette cour » (1). Une décision de la Chambre des Lords avait, peu auparavant, affirmé identiquement que, « d'après un très vieux principe », une saisie conservatoire dans le ressort d'une juridiction écossaise lui « donne compétence pour connaître de toute action intentée par le saisissant » (2). Il s'agissait en l'espèce d'un litige né d'un transport, aucune obligation ne devait être exécutée en Ecosse et le navire saisi n'était pas celui qui avait effectué le transport litigieux. La saisie fut cependant reconnue suffisante : « ad fundandam juridictionem » (3).

Cette divergence d'interprétation a peut-être, croyons-nous, son origine dans une différence législative. L'Ecosse connaît tous le résultats de la procédure in rem, mais elle ne la pratique pas. Sans doute la saisie d'un bien situé en Ecosse et appartenant à un étranger ou à un Anglais sera suffisante pour fonder la compétence des Cours Ecossaises. Ainsi en matière maritime la Cour de Session, qui joue le rôle de juridiction d'amirauté, a une compétence absolue à l'égard des navires immatriculés dans un port écossais et appartenant à des Ecossais. « Tous les autres navires, anglais ou étrangers, sont considérés comme étrangers au regard de la juridiction écossaise, et une action maritime contre eux n'est de la compétence des Cours Ecossaises qu'après que le navire a été saisi pour fixer cette compétence » (4). Il n'en est pas moins vrai

(1) Cour de Session, 14 mars 1930 ; Dor 22, 190.

(2) Chambres des Lords, 3 décembre 1925 ; Dor 13, 112.

(3) Voir aussi Cour de Session Ecossaise, 4 février 1925 ; Dor 11, 203 et Tribunal de Falmouth, 3 octobre 1887. R. III, 608. Voir encore la note de M. Roscoe sollicitor à la Cour Suprême sous Chambre des lords, 3 déc. 1925).

(4) Jackson et Jameron, Dor, 6, 35 etc.

que l'action ainsi intentée reste une action personnelle. Une fois la compétence fixée par la saisie de la chose, c'est contre son propriétaire que l'action sera engagée. En Angleterre au contraire, nous l'avons dit, le bien, une fois saisi, est en quelque sorte personnifié ; tout au long de l'instance il joue le rôle de défendeur et il le joue seul. Seul pourra par conséquent répondre de l'abordage le navire qui y est intéressé. La saisie de tout autre navire ne peut évidemment avoir aucun effet même s'il appartient au même armateur puisque ce rapport de dépendance est censé être ignoré tout au long du procès. Cet autre navire serait absolument étranger à l'affaire, il ne saurait en répondre. Cet état de choses n'existe pas en Ecosse. C'est le propriétaire du navire abordeur que l'on assigne. C'est lui qui est le défendeur. La saisie alors n'est qu'un procédé pour fonder la compétence de tel tribunal ; peu importe le navire qu'elle touche pourvu qu'il appartienne au même armateur que le navire abordeur. C'est ce qu'exprimait la Chambre des Lords dans l'arrêt du 3 décembre 1925 : « La saisie conservatoire d'un navire ou de tout autre bien meuble trouvé dans le ressort de la juridiction écossaise suffit à donner compétence aux tribunaux écossais pour connaître en matière *personnelle* de toute action intentée par le saisissant à la partie saisie, n'y eût-il dans la cause elle-même aucun élément de nature à justifier cette compétence » (1).

La pratique américaine est en tous points semblable à la pratique écossaise. Mais cette fois-ci elle s'explique par la conception du « droit général de la mer ». Les Cours américaines se prétendront également compétentes chaque fois qu'un navire appartenant au même armateur que

(1) Dor, 13, 112.

le navire abordeur aura été saisi dans un port des Etats-Unis et de leur ressort (1).

Exercice de cette compétence. — Avec la concentration des Compagnies, leur développement, la longueur croissante des lignes desservies, l'importance et le nombre des ports anglais et américains (les Dominions ont adopté la pratique anglaise) on peut parler sans exagération d'une compétence universelle. Tout abordage peut ainsi être soumis à des Tribunaux espacés sur tous les points du globe. (Nous indiquerons plus loin les dangers d'une telle pratique). Cependant les Tribunaux intéressés — anglais, écossais ou américains — font un usage très modéré de cette compétence discrétionnaire. Ils ne voudront connaître de l'affaire dont ils seront saisis que lorsqu'ils estimeront que l'exercice de cette compétence ne nuira pas aux intérêts des parties. Il y a là une question de fait dont nous ne pourrons donner une idée qu'en reprenant les expressions de quelques-uns des nombreux arrêts.

Un abordage étant survenu en octobre 1928 au large de Melilla entre le navire anglais « Sheaflance » et le vapeur espagnol « Barcelo », les armateurs du navire anglais firent saisir le 6 juin 1929 à Clydebank un navire appartenant aux armateurs du « Barcelo ». Ils intentèrent ensuite une action en payement de £ 2.350 devant la Cour du Shériff de Dumbarton. Le défendeur invoquait l'exception du forum non conveniens. Il soutenait, à tort,

(1) Les arrêts sont innombrables ; citons : Cour District Sud de Pensylvanie, 22 oct. 1881. Clunet 1883, 402 ; Cour Suprême, 10 mai 1886 ; R. D. 450 ; Cour d'appel, 5e circuit, 11 janvier 1900, R. 22, 111. 7e circuit, 23 mars 1900, id. ; Cour District Sud de Nev-York, 17 déc. 1909. R. XXV, 825 ; Cour de District Est de Virginie, 21 oct. 1921. R. XXXV, 8, 67 ; Cour Suprême, 21 Janvier 1925. R. XXXIV, 349 ; Cour District Sud du Texas, 1er août 1925. Dor, 12, 210 ; Court of Clains, 2 juin 1930 ; Dor 22, 374.

au principal qu'on ne pouvait donner compétence aux juridictions d'Amirauté qu'en saisissant le navire auteur du dommage. Il ajoutait subsidiairement qu'il ne lui paraissait pas conforme aux exigences d'une bonne justice de plaider le procès à Dumbarton.

Le Shériff rejeta les deux moyens. Sur appel, la Cour de Session d'Ecosse, dans un arrêt du 14 mars 1930 (1), rejeta bien évidemment les conclusions principales, mais fit droit au subsidiaire « En l'état d'un abordage survenu, disait l'arrêt, entre un navire britannique et un navire espagnol.... alors que le navire anglais attendait des instructions d'Espagnols pour entrer dans un port d'Espagne..., que tous les témoins probables paraissent être Espagnols ou pouvoir être cités devant un juge espagnol..., les intérêts des parties et les exigences d'une bonne justice seront mieux servis en accueillant l'exception du forum non conveniens ».

Les arrêts américains emploient des expressions identiques. Dans The Charterhague (2), la Cour Suprême rappelle que dès 1804 le juge Marshall (The Blaireau) disait qu'il ne s'agissait pas d'une compétence obligatoire. Et l'arrêt concluait, lui aussi, que la compétence est discrétionnaire.

« Lorsqu'un affrèteur étranger (hollandais), disait la Cour d'appel du 2e circuit, assigne un armateur également étranger (norvégien), la compétence du Tribunal américain dépend de la discrétion de celui-ci... La compétence est subordonnée au point de savoir si elle est essentielle à la justice. Des Tribunaux ont été créés principalement pour assurer un recours à leurs propres compatriotes ». Cour

(1) Reports XXXVI, 197 ; Dor. 22, 190.
(2) Dor 22, 209.

d'appel, 2e circuit, 29 mai 1933 (1). Les raisons peuvent être très diverses. Un abordage s'étant produit entre deux navires canadiens sur le Lac Supérieur en deçà de la frontière américaine, la Cour du District Est de New-York, la Cour d'appel du 2e Circuit (2), la Cour Suprême enfin (3), se déclarèrent incompétents.

Le motif en était que la législation canadienne sur l'abordage différait sensiblement de la législation américaine et que les Tribunaux canadiens seraient donc plus aptes à l'appliquer. Des considérations identiques amenaient la Cour du District Est de New-York dans un arrêt du 15 mai 1928 (4) à adopter une solution absolument contraire. Un abordage s'étant produit au large des eaux belges, le navire abordé, navire belge, se fit réparer en Belgique. Son armateur, à la suite d'une saisie, intenta l'action de responsabilité devant la Cour du District Est de New-York. La Cour fit droit à sa demande et rejeta l'exception du forum non conveniens soulevée par le défendeur, et elle appliqua la loi américaine. Le demandeur avait en effet fait valoir que la compétence des Tribunaux belges et l'application de la loi belge lui seraient défavorables en raison de la dépréciation du franc belge.

De ces rares espèces, choisies parmi beaucoup d'autres, nous pouvons facilement résumer la pratique : d'une part, affirmation d'une compétence aussi étendue, aussi dépouillée de toute contingence que possible, d'autre part exercice de cette compétence limité aux seuls cas où cela ne semblera pas contraire aux « exigences d'une bonne justice ».

---

(1) Cases 1933, 919. Dor 30, 261.
(2) 20 Juillet 1931. Cases 1931, 1356. Dor 24, 327.
(3) 11 avril 1932. Cases 1932, 512. Dor 26, 265.
(4) The Silanus. Dor 18, 344.

Il y a dans cette position de principe d'incontestables dangers (et nous y reviendrons). C'est la multiplication indéfinie des compétences possibles, l'incertitude qui en rejaillira sur la navigation, les entraves qu'entraînera la saisie, et la possibilité de faire juger par un Tribunal un abordage qui a pu se produire aux antipodes. Il y a en contre-partie un non moins contestable avantage pour la victime qui pourra très rapidement se faire rendre justice.

La mesure dans laquelle d'ailleurs sera admise l'exception du forum non conveniens sera de nature à calmer bien des inquiétudes.

Telle est la conception anglo-américaine ; certes, et nous les étudierons, d'autres législations admettent, elles aussi, la compétence du forum arresti. Mais jamais elles n'ont une telle considération des intérêts pratiques, un tel dédain de tout formalisme et de toute contingence, une telle confiance dans le juge chargé de créer ou de rééditer le « cas ». Il y avait dans les jurisprudences étudiées, trop nettement dégagés, les caractères des conceptions judiciaires anglaise et américaine pour que nous n'en ayons pas fait l'objet d'une section séparée.

Sous-Section 2. Des autres législations maritimes subordonnant la compétence à la saisie

Paragraphe I. — La pratique allemande.

La législation la plus voisine des législations anglo-américaines est certainement celle de l'Empire allemand. En principe, en droit commun, on ne connaît du point de vue de la compétence « aucune distinction entre le regnicole et l'étranger »(1). Les tribunaux allemands sont com-

(1) Weiss, op. cit., 5, 390

pétents à l'égard de quiconque a un domicile ou une résidence en Allemagne ; ils sont incompétents dans le cas contraire. « Ils ne sont pas autorisés à user du droit de représailles pour refuser à un étranger la faculté de former une demande en Allemagne lorsque les lois, auxquelles ressortit cet étranger, dénient l'action en justice aux sujets allemands ». Cela constitue donc l'équivalent de la procédure « in personam ». L'Allemagne dispose, en contre-partie, d'une règle particulière pour les contestations purement immobilières. La compétence sera déterminée par le lieu de la situation de l'immeuble, ce sera celle du « forum rei sitae ». La règle est étendue aux actions personnelles ou mobilières qui ont avec un immeuble un lien de connexité. Enfin les actions contractuelles sont portées au tribunal du « forum executionis ».

Ces principes qui résultent des articles 12, 13, 23, 32 du code de procédure donnent compétence au tribunal du port de saisie pour connaître d'un abordage survenu en haute mer, ainsi qu'au tribunal du domicile du défendeur. Le tribunal d'Empire s'est déclaré, dès 1901, à deux reprises, compétent pour connaître d'un abordage entre navires étrangers survenu en haute mer, lorsqu'une saisie du navire abordeur a été ensuite pratiquée en un port allemand. Il statuait en effet le 10 novembre 1901 sur les conséquences d'un abordage survenu dans la mer du Nord entre un navire anglais et un navire norvégien et le 15 novembre sur les conséquences d'un abordage entre un navire danois et un navire norvégien (1).

Le Tribunal Suprême hanséatique rendait le 30 mai 1923 un arrêt faisant application des mêmes principes « la

(1) Reichsgericht 10 et 15 nov 1901. Clunet 1902, 370.

créance qui a donné lieu à la saisie étant née d'un abordage en haute mer dû à la faute d'un navire portugais » (1).

Paragraphe 2. — De quelques autres législations.

De nombreuses autres législations européennes adoptent le principe de la compétence du forum arresti. Nous nous bornerons à en citer quelques-unes : Ce sont d'abord les législations Baltes ; cette compétence a été établie en Norvège par l'article 268, paragraphe 8 de la loi du 20 juillet 1893 ; en Suède par les articles 323 et 325 du code maritime. Dans ces deux Etats d'ailleurs la saisie n'est même pas nécessaire pour fonder la compétence, il suffit que le navire défendeur soit présent dans un port. La saisie au contraire est nécessaire mais suffisante au Danemark et en Pologne,

Le Code de 1888 a établi au Portugal, dans son article 675, une règle analogue de compétence. C'est ailleurs ce qu'avait décidé le Suprême tribunal de justice de Lisbonne dans un arrêt du 21 juin 1880 qui avait fait jurisprudence (2).

C'est enfin une solution identique qui a été adoptée par les jurisprudences belge et hollandaise. Nous les étudierons cependant l'une et l'autre sous une rubrique distincte. C'est qu'en effet elles présentent un caractère très particulier, elles sont des exceptions strictement limitées à l'abordage à l'intérieur d'un droit commun fondé sur des principes entièrement différents.

---

(1) Dor, 4, 98.

(2) Suprême Tribunal de Justice de Lisbonne, 21 juin 1880. Clunet 1881, 177.

Section II

La compétence subordonnée a la Nationalité des parties
Evolution des législations fondées sur ce principe

Nous venons d'étudier un système législatif qui fait dépendre la compétence uniquement de la situation d'un bien. A l'opposé la législation française affirme que la compétence de ses Tribunaux ne peut dépendre que de la Nationalité des parties. Et malgré tous les efforts de la pratique et des Tribunaux consulaires, la Cour de Cassation a fermement maintenu sa position. D'autres législations sont parties d'un principe absolument identique ; nous les étudierons donc sous la même rubrique bien que, pour la plupart, elles aient sacrifié aux nécessités pratiques et admis la compétence du « forum arresti ».

Sous-Section I. — La législation française

La conception française se place à l'opposé exactement de la conception anglo-américaine. Son caractère essentiel est de subordonner la compétence de ses Tribunaux uniquement à la Nationalité des parties. Pillet l'a qualifié en disant que « l'esprit de la loi est de considérer que les procès intéressant les Français doivent être soumis aux Tribunaux français et que ceux dans lesquels les étrangers seulement sont en cause échappent en principe au moins à la compétence desdits Tribunaux » (1). C'est là

(1) Pillet, op. cit., t. 1, 352.

la vraie tradition de notre droit et dans l'ancienne France c'était déjà un principe reconnu que nos tribunaux ne devaient la justice qu'aux Nationaux et non aux étrangers (1).

Si la législation révolutionnaire a, pendant quelques années, consacré un principe contraire, le Code Civil, faisant retour aux traditions, a fixé sa position dans deux articles fondamentaux : les articles 14 et 15. Pour ne pas déborder le cadre de notre étude nous nous bornerons à résumer l'interprétation de la jurisprudence pour en déduire ensuite les conséquences qui s'imposent à l'égard de l'action d'abordage. Nous diviserons cette étude en deux parties selon qu'un Français est intéressé au litige ou que l'abordage ne concerne que des étrangers.

Paragraphe 1. — *Des abordages où un Français est intéressé.*

« L'étranger, même non résidant en France, pourra être cité devant les Tribunaux français, pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français ; il pourra être traduit devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français ».

« Un Français pourra être traduit devant un tribunal de France pour des obligations par lui contractées en pays étranger avec un étranger ».

Tel est le texte des articles 14 et 15 du Code Civil. Il semble à première vue qu'ils ne concernent l'un et l'autre que les obligations contractuelles et que, d'autre part, ils n'établissent qu'une simple possibilité ; ils n'intéres-

(1) Rapport du conseiller Féraud-Giraud, sous Requêtes, 5 mars 1879. D. 80, I. 9.

seraient donc nullement l'action d'abordage dont l'origine n'est évidemment pas contractuelle. La jurisprudence l'a entendu cependant tout autrement, et son effort s'est manifesté dans plusieurs directions. Elle a d'abord étendu l'application du texte à toutes les obligations. Elle a ensuite transformé le caractère facultatif de l'article 15 en un caractère obligatoire en même temps qu'elle se montrait très rigoureuse sur les conditions à remplir pour pouvoir valablement renoncer au bénéfice de l'article 14. Elle a enfin considérablement élargi le cercle des intéressés qui pouvaient se prévaloir de ces dispositions.

La jurisprudence a d'abord étendu le bénéfice de ces dispositions à tous les cas où un Français peut être amené à intenter une action contre un étranger. Le texte parle des « obligations contractées » ; il ne devrait donc concerner que les obligations contractuelles. C'est ce qu'écrivait Pillet qui estimait que c'était la conséquence logique d'un texte formel (1). Des arrêts très nombreux ont cependant décidé le contraire. Il faut appliquer les articles 14 et 15 en matière quasi-contractuelle, cour de Paris, 9 mars 1892 (2), ou en matière délictuelle ou quasi-délictuelle, Cour de Caen, 2 février 1874 (3). Cour de Cassation, 31 mars 1875 (4). La Cour de Cassation a fait depuis longtemps application de cette jurisprudence en matière d'abordage. Citons les deux arrêts du 13 décem-

(1) Pillet, op. cit, t. 7, 353.

(2) Paris, 9 mars 1892. Clunet 1892, 1148.

(3) Caen, 2 février 1874. Clunet, 1875, 112.

(4) Cas. Req. 31 mars 1875. Clunet 1876, 272. Voir encore Nancy, 3 juillet 1889 ; Clunet, 1889-807 ; Rouen, 5 août 1896 ; id., 1897, 523 ; Trib. Orthez, 10 juillet 1890 ; id., 1895, 813.

bre 1842 (1) et du 12 août 1872 (2). M. Weiss a fait très justement remarquer que le texte du Code ne correspondait plus alors avec la réalité et qu'il conviendrait de le modifier. Il proposait de le rédiger ainsi : « L'étranger peut être traduit devant les tribunaux français dans tous les cas où il se trouve, pour quelque cause que ce soit, obligé envers un Français (3).

Certains auteurs ont vivement critiqué cette interprétation qui « dénaturerait » un texte limité « aux seules obligations nées des contrats » (4). D'autres font remarquer au contraire que la rédaction imprécise prouve que les rédacteurs du code n'avaient pas songé à cette difficulté. Quoi qu'il en soit et quoi qu'en pense la doctrine, la jurisprudence a toujours maintenu très fermement son interprétation.

Son second effort a ensuite consisté à rendre obligatoire l'article 15. Il n'y avait qu'une faculté, elle en fait une obligation. Un Français ne pourra être traduit que devant un Tribunal de France pour les obligations qu'il a contractées à l'étranger.

Résumant alors la pratique jurisprudentielle, Pillet écrivait : « D'une disposition facultative en apparence elle a fait une règle obligatoire, puis, d'une compétence établie d'après le texte pour les seules obligations contractuelles nées à l'étranger, elle a déduit une règle générale de compétence applicable à toutes les obligations possibles, quelle que soit leur origine, ou leur lieu de naissance ; enfin elle a transformé un droit qui parais-

(1) Cas. 13 déc. 1842, 5, 1843, I. 14.
(2) Cas. 12 août 1872. D. 1872, I. 293.
(3) Weiss, op. cit., 6, 214.
(4) Pillet, op. cit, I. 367.

sait créé au profit de l'étranger en un véritable privilège accordé aux Français (1).

De ces principes, que pouvons-nous déduire ? Qu'en cas d'abordage en haute mer entre un navire français et un navire étranger l'armateur français pourra citer son adversaire devant un Tribunal français, et, s'il est défendeur, devra y être cité. Cette pratique est, on le voit, grandement favorable aux Français. Elle l'est plus encore par d'autres interprétations de la jurisprudence.

Le Code crée un privilège au profit des Français, ceux-ci peuvent y renoncer à leur gré. Ils ont évidemment la possibilité ou de citer leurs adversaires devant un Tribunal étranger, ou de se laisser citer à l'étranger. La Cour de Cassation l'a toujours admis. La doctrine, ici encore, a pu la critiquer. « S'il s'agit d'un privilège fondé sur la souveraineté, sur le droit de protection des sujets français, on ne conçoit pas que la volonté des particuliers puisse suspendre l'application de ce droit » (2). La Cour de Cassation a cependant maintenu sa manière de voir. Une renonciation est possible. Elle résulte de circonstances de fait « qui rentrent dans les pouvoirs souverains du juge du fond » (3).

Mais précisément les juges du fond ont été extrêmement scrupuleux. Si la Cour Suprême a été contradictoire en créant un « privilège facultatif », le Tribunaux ne l'ont pas été moins. Ils se sont fréquemment insurgés contre les articles 14 et 15 et leur interprétation, malgré quoi ils se montrent très exigeants sur les conditions de cette renonciation. C'est ainsi qu'un abordage ayant eu lieu

(1) Pillet, op. cit, loc. cit.
(2) Pillet, op. cit, I. 367.
(3) Voir. Cas.Req. 28 mars 1922. D. 1922. I. 164.

dans la Manche entre un navire français et un navire allemand, les assureurs français firent pratiquer une saisie du navire abordeur à Londres et y assignèrent les armateurs de ce navire, puis ils se désistèrent de leur action et assignèrent les défendeurs à Nantes. Ceux-ci soutinrent l'incompétence en prétendant « qu'en citant devant la Cour des abordages de l'Amirauté, la Compagnie Nantaise de Navigation à vapeur aurait noué le procès à l'étranger et renoncé de ce fait à se prévaloir ensuite de la juridiction française ». Le Tribunal de Commerce de Nantes, dans un jugement du 6 octobre 1930 (1) a rejeté l'exception. Il estimait que des faits de la cause, il ne résultait pas la preuve suffisante « d'une intention formelle » de renoncer au bénéfice de l'article 14.

C'est en effet la condition exigée par la jurisprudence. Il faut pouvoir prouver l'intention certaine et formelle de renoncer au bénéfice des articles 14 et 15. Dans un arrêt du 28 février 1889, la Cour d'Aix avait déclaré que cette preuve ne résultait pas « pour le représentant du Français du fait de répondre à une protestation signifiée, de signifier à son tour une contre-protestation, enfin de comparaître devant le Tribunal étranger pour dire qu'il n'avait pas qualité pour agir » (2).

La Cour de Cassation devait aller encore plus loin. La Chambre Civile déclarait dans un arrêt du 2 mai 1928 (3) : « Attendu que l'arrêt attaqué déclare que les circonstances de la cause ne permettent pas de relever la volonté clairement manifestée par Ferrand, de renoncer au bénéfice de l'article 15 du code civil ; qu'en effet Ferrand défen-

(1) Dor. S. 8, 455.
(2) Journal, Marseille 1889. I. 27.
(3) Cas. Chambre Civile S. 1928, I. 282.

deur français, n'avait aucun intérêt à soulever une incompétence que le Tribunal italien n'aurait pu admettre aux termes de l'article 105 du Code de Procédure italien, qu'on ne saurait lui faire grief de n'avoir pas soulevé une exception qui aurait pu être inopérante ».

Ainsi la comparution sans aucune protestation ni réserve devant un Tribunal étranger ne constitue même plus une renonciation au bénéfice de l'article 15 ! (1).

La jurisprudence étend enfin la portée de ces deux articles en donnant une définition très compréhensive de l'expression de « Français engagé dans le litige ». Qu'est-ce qu'un tel Français ? Assurément celui qui, passager, chargeur, affréteur, etc..., est cité ou cite directement, celui qui exerce un droit personnel. Ainsi supposons qu'un seul des passagers, victimes d'un abordage, soit Français ; s'il est le seul intérêt français engagé dans la collision, il pourra cependant exiger qu'un tribunal français connaisse de cet abordage, en ce qui le concerne.

La jurisprudence a cependant une exigence « beaucoup plus exorbitante » selon l'expression de M. Ripert. Elle considère qu'un Français pourra se prévaloir des articles 14 et 15 non seulement, et c'est logique, lorsqu'il exerce un droit personnel, mais encore lorsqu'il se contente d'exercer des droits qu'il tient d'un étranger, tel l'assureur français de chargeurs étrangers. C'est ce qu'a décidé la Cour de Cassation dans un arrêt du 12 août 1872 (2). Le vapeur anglais « Sardis » dont la cargai-

(1) La jurisprudence admet encore, et avec raison semble-t-il, que l'armateur d'un navire étranger qui assigne un Français devant un tribunal étranger, ne peut opposer l'exception de litis pendance si, à son tour, il est cité en France.

(2) Cas., 12 août 1872. D. 1872. I. 293.

son était assurée par une Compagnie d'Assurances française « l'Industrie française », avait été coulé par le vapeur anglais « Thétis ». La Compagnie française assigna en responsabilité les armateurs du « Thétis » devant le Tribunal de Commerce de Marseille. Ceux-ci soulevèrent l'incompétence : l'article 14 du Code Civil, prétendirent-ils, ne pourrait être invoqué par une Compagnie française qui se contente d'exercer contre des étrangers les droits d'un étranger. C'est ce que pensa le Tribunal de Commerce de Marseille qui, dans un jugement du 5 mai 1869, leur donna raison en se déclarant incompétent. Un appel fut interjeté à la Cour d'appel d'Aix qui confirma le jugement entrepris dans un arrêt du 30 décembre 1869. « Dans tous les cas, disait-elle, le Français ne peut appeler l'étranger en France que s'il est son créancier direct et immédiat et non s'il exerce les droits d'un étranger ». Le demandeur se pourvut en Cassation. Dans son arrêt du 12 août 1872, la Cour de Cassation lui donna raison et cassa l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix.

« Attendu, disait-elle, qu'il en résulte (de l'article 332 du Code de Commerce) que tout fait qui, à partir du jour où court l'assurance, produit le risque prévu et met l'assureur dans la nécessité d'acquitter les obligations nées du contrat d'assurances, cause à l'assureur un dommage dont il a le droit d'exiger la réparation ;

« Attendu que, d'un autre côté, l'article 14 du Code Civil permet au Français de citer un étranger devant les Tribunaux de France à raison des obligations contractées envers lui (1) ».

(1) Voir aussi Seine 15 février 1883. Clunet 1883, 328.

Extension du bénéfice des articles 14 et 15 à toutes les obligations même extra-contractuelles, et à tous les intéressés même s'ils exercent les droits d'un étranger, transformation du caractère facultatif de l'article 15 en une obligation, telle est l'interprétation donnée par la jurisprudence au texte qui règle la compétence de nos Tribunaux. Quelles en sont les conséquences ? C'est qu'en principe les Tribunaux français seront seuls compétents pour connaître d'un abordage où un intérêt français est en jeu, dans la mesure de cet intérêt. Si toutes les législations avaient adopté une pareille position, on imagine avec peine le nombre de Tribunaux qu'il eût fallu saisir à la suite d'un abordage important ; ce serait une source de conflits considérables. La France est heureusement seule à conserver pour ses Nationaux de tels privilèges. Les inconvénients n'en sont pas moins certains. Supposons qu'un Français soit cité devant un tribunal étranger à raison d'un abordage et qu'il produise un déclinatoire de compétence fondé sur l'article 15 : le Tribunal étranger n'y ferait probablement pas droit ainsi que le reconnaissait la Cour de Cassation dans l'arrêt rapporté du 2 mai 1928. (On sait ce que les juristes étrangers pensent de notre pratique). Un jugement sera donc rendu contre le Français. Si le demandeur a pris la précaution de saisir à l'étranger le navire abordeur ou, le cas échéant, un autre navire appartenant au même défendeur, il pourra peut-être réaliser un capital suffisant pour s'indemniser. S'il ne l'a pas fait ou si la saisie s'est révélée insuffisante il sera obligé d'exécuter le jugement en France ; il sollicitera de nos Tribunaux un exequatur qui lui sera refusé puisque le jugement aura été rendu au mépris de l'article 15. Mais il en serait ab-

solument de même pour le Français qui aurait cité un étranger devant un Tribunal français en vertu de l'article 14, si cet étranger avait, lui aussi, soulevé l'incompétence. Le demandeur français ne pourra pas obtenir à l'étranger l'exequatur nécessaire à l'exécution d'un tel jugement. C'est ce qu'affirmait la Cour de Cassation belge dans un arrêt du 1er juillet 1904 (1).

Des difficultés doivent inévitablement surgir en appliquant les articles 14 et 15. Elles sont contraires aux nécessités du commerce international. Il n'y a qu'une manière de les éviter, c'est pour les Français de renoncer toujours au bénéfice des articles 14 et 15. Ils ont dû s'y résoudre devant la fermeté de notre jurisprudence (2). Nous allons aboutir à des conclusions identiques en étudiant maintenant les abordages qui n'intéressent que des étrangers.

Paragraphe 2. — Des abordages qui n'intéressent que des étrangers.

Compétents à propos de tout abordage où un Français est intéressé, nos tribunaux se déclarent au contraire incompétents dès que la contestation n'intéresse que des étrangers. Cette fois-ci encore nous nous bornerons à rappeler brièvement la position de principe de notre jurisprudence et nous étudierons les efforts tentés pour y faire échapper la matière de l'abordage.

---

(1) Cour de Cassation belge 1er juillet 1904. R. XX. 921.

(2) C'est du moins ce que nous ont affirmé très obligeamment Me Prodomidès, secrétaire général du Comité des Assureurs Maritimes et M. Lesueur, directeur du Contentieux de la Compagnie Générale Transatlantique.

Notre ancien droit était particulièrement xénophobe. On connaît l'expression de Bacquet disant que « le nom d'étranger est toujours odieux » (1). Aussi considérait-on généralement comme un axiome l'incompétence de tous nos tribunaux à l'égard des litiges qui n'intéressaient que des étrangers (2). On ne connaissait à ce principe qu'une exception : elle concernait les immeubles appartenant à des étrangers, et sis en France. Ils étaient considérés comme relevant de nos juridictions. Cette exception a été reprise par le Code Civil qui en fait l'objet de l'article 3. Mai le Code est muet en ce qui touche les litiges entre étrangers, en matière personnelle et mobilière. A contrario, et aussi pour de multiples raisons la Cour de Cassation a, dès le 22 janvier 1806, affirmé « qu'en principe, les Tribunaux français sont institués pour juger les procès entre nationaux et qu'on ne peut ni ne doit les obliger à connaître des contestations entre étrangers » (3).

Cette position a depuis lors toujours été maintenue (4). Elle comporte, dans son intransigeance, un correctif : c'est la possibilité, pour les parties (5), de solliciter des Tribunaux une prorogation de compétence que ceux-ci (nous y reviendrons) ont un pouvoir discrétionnaire d'accorder ou de refuser. Malgré cela la position de principe apparut fréquemment comme étant ou trop rigide ou peu en rapport avec les exigences du commerce international.

---

(1) Rapport Ferraud-Giraud, sous-cas. op. cit. D. 1880. I. 9.

(2) Pothier. Des Personnes, titre II, section II ; Boullenois, Statuts, tome 1.

(3) Cité par le Proc. Général Beaudoin, sous-cassation, 5 juin 1905, R. XXI, p. 9.

(4) Cas., 18 Juillet 1892, S. 1892, I, 407 ; id., 20 Février 1901, S. 1902, II, 281.

(5) Paris, 19 Janvier 1850, S. 1850, II, 662 ; Douai, 22 Janv. 1890, R. VII, 117 ; Paris, 12 Déc. 1893, S. 95, II, 299 ; Alger, 1er Mars 1897, D. 97, II, 478.

Des exceptions nombreuses y furent donc apportées soit par le Code, soit surtout par des lois postérieures, soit enfin par l'interprétation donnée par la jurisprudence à certains articles des Codes. La doctrine d'abord, les Tribunaux et les Cours d'autre part, essayèrent d'étendre à la matière de l'abordage la portée de ces exceptions. Le premier effort tenté intéressait tout autant les abordages nationaux que les abordages internationaux. Il s'agissait de s'efforcer d'obtenir pour l'abordage l'application de l'article 420 du Code de procédure civile. Et comme une jurisprudence libérale accordait aux étrangers le bénéfice de cet article, les abordages entre navires étrangers auraient relevé par ce détour des juridictions françaises.

Jusqu'en 1897 les abordages relevaient, au point de vue de la compétence de l'article 59 du Code de procédure civile. A défaut d'une règle spéciale, le défendeur ne pouvait être assigné que devant le Tribunal de son domicile. Or en pratique, à la suite d'un abordage, les événements se déroulent toujours de la même manière. Les deux navires ou le seul navire survivant se réfugient dans un port voisin pour y faire réparer leurs avaries. Les intéressés vont saisir le tribunal de ce port de demandes tendant à faire ordonner des mesures conservatoires ou d'instruction. Et jamais le droit d'autoriser ces mesures n'a été contesté au tribunal du port du refuge (1). Mais ce tribunal, déjà saisi de l'affaire, va paraître le mieux placé pour en connaître complètement ; il est le plus proche du lieu de l'accident, il pourra prendre connaissance des relations faites aux autorités des ports ; le cas échéant il pourra ordonner une descente à bord des na-

(1) Cassation, 5 Mars 1879, D. 1880, I, 9 ; Trib. Com. Marseille, 13 Nov. 1870, *Journal de Marseille*, 1870, II, 242 ; id. 1871, I, 19 ; Rennes, 28 Janvier 1902, D. 1908, I, 67.

vires ou l'audition des membres des équipages. Les intéressés ont donc cherché à se soustraire à l'article 59 qui leur imposait d'aller plaider au fond devant un Tribunal certainement moins bien placé et plus éloigné. Un tel désir devait être plus vif encore chez les armateurs étrangers. Des mesures d'instruction vont être ordonnées et effectuées en France, et ils seraient contraints d'aller plaider à plusieurs milliers de kilomètres au delà, devant des juges, sinon dotés d'une autre mentalité, tout au moins parlant une autre langue et habitués à d'autres usages. Les uns comme les autres ont pensé que, puisqu'ils avaient commencé de plaider devant un tribunal, ils avaient tout intérêt à y vider complètement le litige. Le détour utilisé fut l'article 420 du Code de procédure civile. Il donne en effet au demandeur la faculté d'éviter l'application de l'article 59 et lui accorde une triple option dont le 3e terme est le Tribunal dans l'arrondissement duquel le payement doit être effectué. Les réparations vont être faites dans le port du refuge, n'est-il pas le lieu du payement ? « Dans le mot payement, écrivait Desjardins, il faut comprendre non seulement le versement d'une somme d'argent, mais toute prestation qu'un créancier peut exiger de son débiteur... Si l'article 420 accorde une faveur exceptionnelle dans l'intérêt du commerce au demandeur, en matière commerciale, est-il conforme d'en exclure les engagements formés sans convention que la jurisprudence assimile précisément, quant à la compétence ratione materiae, aux engagements conventionnels. Je reprends l'exemple du navire endommagé par l'abordage, qui, ne pouvant tenir la mer, arrive dans un port voisin du lieu du sinistre. Ce navire n'a-t-il pas le droit d'exiger de l'abordeur un certain nombre de

prestations qui le mettent en état de poursuivre son voyage. Est-ce à ses frais qu'il doit se radouber ? Est-ce qu'il est tenu de faire l'avance de toutes les dépenses que l'abordage a rendues nécessaires? Donc ce port est un lieu de payement. Donc le Tribunal dans l'arrondissement duquel il est situé peut connaître de cette contestation commerciale » (1). Et, nous l'avons déjà dit, comme la jurisprudence accordait aux étrangers le bénéfice de cet article 420, l'appliquer à l'abordage, c'était permettre aux Tribunaux français de connaître des abordages entre étrangers. Plusieurs arrêts adoptèrent cette position: Caen, 1er août 1848 (2) ; Rennes, 28 juillet 1875 (3) ; Rouen, 17 déc. 1878 (4). La Cour de Cassation cependant, dans un arrêt du 16 mars 1858 (5), avait déjà refusé d'étendre l'article 420 aux obligations quasi délictuelles. Elle devait, à propos d'un abordage, définitivement condamner cette pratique. Dans les eaux de Gorée l'aviso colonial le « Dakar » aborda et coula une goélette la « Faleine ». Le « Dakar » sauva l'équipage de la « Faleine », le débarqua à Gorée où il stationna lui-même pour se faire radouber. Le propriétaire de la « Faleine » assigna alors devant le Tribunal de Gorée le Capitaine de l'aviso et le Gouverneur du Sénégal, en vertu de l'article 420.3 du Code de procédure civile. Il estimait avoir droit à une indemnité ; cette indemnité devrait être versée à Gorée ; le port de Gorée devrait donc être considéré comme le lieu du payement. Les défendeurs objectèrent qu'étant domiciliés au chef-lieu de la

(1) Desjardins, Traité de Droit Maritime, tome V, N° 1.117.
(2) Caen, 1er août 1848, S. 1849, II, 38.
(3) Rennes, 28 Juillet 1875, *Journal Nantes*, 1876, I, 97.
(4) Rouen, 17 Déc. 1878, S. 79, I, 111.
(5) Cas., 16 Mars 1858, D. 1858, I, 130.

colonie, Saint-Louis du Sénégal, c'était devant le tribunal de Saint-Louis, qu'en vertu de l'article 59 du Code de Procédure, ils auraient dû être assignés. Ils soulevèrent donc l'exception d'incompétence. Le tribunal de Gorée, dans un jugement du 24 mai 1889, rejeta l'exception et statua au fond. Sur appel le 24 décembre 1889, la Cour de Saint-Louis du Sénégal réforma le jugement et déclara le Tribunal de Gorée incompétent. Le demandeur se pourvut en cassation pour violation de l'article 420 du Code de procédure civile. Dans un arrêt du 3 août 1892 (1), la Cour de Cassation confirma l'arrêt attaqué :

« Attendu qu'aux termes de l'article 59 susdit reproduit par l'article 13 de l'arrêté de 1823 relatif à la colonie du Sénégal, le défendeur doit en matière personnelle être assigné devant le tribunal de son domicile ; que l'action dirigée par Devès contre Bouteiller, capitaine de l'aviso colonial le « Dakar » et contre la colonie du Sénégal, armateur de ce navire, est une action essentiellement personnelle, qu'elle devait donc être portée devant le tribunal du domicile du défendeur.

« Attendu d'autre part et au point de vue de l'article 420 c du code de procédure civile, que l'arrêt attaqué déclare qu'il est constant en fait que l'abordeur de la « Faleine », du fait même de l'abordage, n'a eu à exiger de l'auteur présumé coupable du dommage à lui causé par suite de la perte totale du vapeur et de sa cargaison, aucune exécution d'obligation qu'on puisse juridiquement assimiler à un payement, expression qui ne peut s'entendre que d'un payement exigible à Dakar ».

---

(1) Voir les trois décisions : S. 1895, I, 389.

Cette décision brisait nettement une pratique jurisprudentielle qui tendait à se généraliser. La solution de la Cour de Cassation, du point de vue du droit, était certainement logique et fondée. Elle allait cependant à l'encontre d'impérieuses nécessités pratiques, qui avaient été à l'origine du mouvement de jurisprudence. Devant les protestations des intéressés, à la suite de l'arrêt de 1892, le législateur se préoccupa de la question. Sur l'initiative de M. Grivart la loi du 14 décembre 1897 vint créer une compétence d'exception pour l'abordage. A propos de l'abordage en haute mer, elle prévoit à côté de la compétence du Tribunal du domicile du défendeur, celle du Tribunal du port de refuge. (Art. 407 du Code de commerce).

Le texte de la loi, qui était très général, ne parlait pas de la nationalité des parties en cause. Devait-on en conclure qu'il était applicable aux abordages entre étrangers ? En principe, assurément non. Il n'aurait pu être dérogé au droit commun, de l'incompétence que par un texte spécial. Mais en pratique, l'article 420 avait été déterminé par les nécessités du commerce ; on l'étendait aux étrangers en raison des mêmes nécessités. L'origine du nouvel article 407 étant la même, pourquoi ne pas l'étendre aux étrangers. N'y avait-il pas, en répondant affirmativement, la possibilité de satisfaire des intérêts très légitimes ? C'est ce que les Cours d'appel s'empressèrent de faire. La Cour de Rennes la première, le 28 janvier 1902 (1). Le Tribunal du Havre, le 26 mars 1902 (2) ; ce jugement confirmé à Rouen le 16 juillet 1902 (3), fut déféré à la Cour de Cassation et cassé.

(1) Rennes, 28 Janvier 1902, R. XVII, 550 ; arrêt confirmé par la Chambre des Requêtes, le 7 Nov. 1904, D. 1908, I, 69.

(2) Le Havre, Commerce, 26 Mars 1902, R. XVII, 733.

(3) Rouen, 16 Juillet 1902, R. XVIII, 800.

Dans la nuit du 24 au 25 août 1901, en haute mer, à l'ouest du cap de la Hague, le navire espagnol « Amboto », abordait et coulait le vapeur allemand « Lusitania ». L' « Amboto », gravement endommagé lui-même, gagna le Havre pour se faire radouber. Le capitaine du « Lusitania » le fit alors saisir et assigna son capitaine devant le Tribunal de commerce du Havre. Le défendeur opposa l'incompétence. Le Tribunal rejeta l'exception et ordonna une enquête. Sur appel, la Cour de Rouen confirma son jugement. L'arrêt est assez curieux en ce sens qu'il indique bien le souci de la Cour de faire droit à des considérations pratiques et de chercher ensuite à justifier juridiquement la position adoptée :

« Attendu que cette solution (du Tribunal de Commerce du Havre) n'est pas seulement conforme aux traditions de l'ancien droit auxquelles il n'apparaît pas que le législateur moderne ait entendu déroger à l'intérêt du commerce international et à l'extension de plus en plus grande des relations commerciales de nation à nation, mais qu'elle s'induit juridiquement tout à la fois de l'article 631 du code de commerce, aux termes duquel les Tribunaux consulaires sont compétents sans avoir égard à la nationalité des parties, pour connaître de toutes les contestations relatives aux engagements commerciaux qui se forment avec ou sans convention, et aussi les dispositions de l'article 407 du même Code modifié par la loi du 14 décembre 1897 qui permet au demandeur d'une manière générale, sans distinction entre le Français et l'étranger, d'assigner à son choix le défendeur devant le tribunal de commerce de son domicile ou devant celui du port de refuge ».

L'arrêt remarque ensuite que les « motifs d'utilité » qui ont fait édicter l'article 420 sont identiques à propos de l'abordage et il conclut « qu'en définitive refuser de faire bénéficier les étrangers des dispositions de l'article 407 serait le plus souvent les mettre dans l'impossibilité de faire valoir leurs droits et constituerait un refus de justice contraire à toutes les règles du droit international en matière commerciale ».

Sur pourvoi, la Cour de Cassation, dans un arrêt du 5 juin 1905 (1) a refusé de considérer cet aspect de la question et a cassé l'arrêt attaqué.

La Cour, dans son arrêt, ne fait aucune réponse à l'argument tiré du silence de la loi de 1897. Les travaux parlementaires (2) et M. Grivart dans son exposé (3) indiquent que le législateur n'avait voulu que modifier la compétence interne. Il n'aurait d'ailleurs pu en être autrement que par un texte spécial.

L'argument le plus sérieux était tiré d'une assimilation entre les deux articles 407 nouveau et 420. Cette assimilation se justifiait parfaitement. Puisqu'ils étaient inspirés par les mêmes considérations, pourquoi ne pas les interpréter identiquement ? Puisque l'on considérait les nécessités du commerce international suffisamment pressantes pour laisser aux étrangers le bénéfice de l'article 420, pourquoi ne pas agir de la même manière pour l'article 407 ? La Cour de Cassation a répondu en faisant, selon l'expression de Lyon-Caen, une distinction ingénieuse :

---

(1) Cassation, 5 Juin 1905, S. 1905, I, 305, et la note signée Lyon-Caen ; R. 21-30 et le réquisitoire du Procureur général Beaudoin

(2) Rapport Abel Doc., Parl. 1897, annexe 2-815, *Journal Officiel*, 24 Février 1898, 134.

(3) Doc., Parl., annexe 1897, p. 73.

« Attendu que, réserve faite des mesures conservatoires et d'instruction qu'ils peuvent ordonner suivant les circonstances, les tribunaux français sont en principe incompétents pour statuer en matière personnelle et mobilière sur les contestations entre étrangers non admis à domicile en France ; qu'à la vérité, il en est autrement en matière commerciale dans les cas prévus par l'article 420 du Code de Procédure civile et qu'un étranger peut en appeler un autre devant le Tribunal de Commerce français, soit de l'arrondissement dans lequel la promesse a été faite et la marchandise livrée, soit de l'arrondissement où le payement devait être effectué ;

« Mais attendu que cet accord suppose l'accord des parties ; qu'en contractant en France, en y faisant ou prenant livraison, comme en y convenant d'un endroit de payement, les étrangers font par là même élection de domicile pour l'exécution de leurs obligations, dans le lieu du contrat ou dans le lieu où le prix doit être payé, qu'il n'en est pas ainsi en cas d'abordage ; que la circonstance que l'un des deux navires s'est réfugié dans un port français après la collision, est en effet, un simple fait, que l'on ne saurait en induire pour le Tribunal auquel ressortit ce port une attribution conventionnelle de compétence ; qu'il n'y a donc pas même raison que pour l'article 420 du Code de Procédure civile de faire application aux étrangers de l'article 407 dernier paragraphe, 1er alinéa du Code de Commerce, et par suite qu'il n'y en a aucune d'imposer au défendeur la juridiction française lorsque, comme dans l'espèce, l'abordage qui a donné lieu à l'action s'est produit en dehors des eaux territoriales ». L'arrêt était donc très net. Suprême gardienne de la loi, la Cour de Cassation ne s'est pas immiscée dans les ques-

tions de fait. Elle estime qu'en droit rien ne permet d'interpréter l'article 407 du Code de Commerce comme l'article 420 du Code de Procédure. La doctrine n'a pas du tout partagé ce point de vue. Elle a très vivement critiqué la position de la Cour de Cassation. Citons parmi les critiques les plus autorisées celles de Lyon-Caen dans la note précitée ; celle de Turgeon dans une étude de la Revue Internationale de droit maritime (1) ; celle de M. Ripert, dans son Traité de Droit maritime.

Les uns et les autres se sont demandés si l'article 420 avait le fondement indiqué par la Cour de Cassation, une attribution conventionnelle de compétence, une élection tacite de domicile. Et la réponse a été négative. Si le législateur avait ainsi envisagé la question, il n'aurait eu aucune raison de ne pas étendre la disposition aux litiges civils et de la réserver aux litiges commerciaux. M. Turgeon va plus loin : il fait remarquer qu'il est loisible à des étrangers de convenir expressément dans un litige, d'en référer à une juridiction française. Et nous avons déjà indiqué que nos Tribunaux ont le pouvoir discrétionnaire d'accorder ou de refuser cette juridiction. Ainsi l'accord exprès rend simplement possible la compétence des Tribunaux français. Au contraire ces mêmes Tribunaux doivent appliquer l'article 420, fondé sur accord tacite, aux étrangers. Leur juridiction est obligatoire. L'accord tacite aurait donc plus d'efficacité que l'accord exprès. Lyon-Caen avait raison de qualifier ironiquement la définition de la Cour de Cassation de définition « ingénieuse ». S'il y a des règles de compétence propres aux litiges commerciaux, c'est qu'elles étaient motivées par des raisons d'utilité pratique. Si ces règles ont été rendues applicables aux

(1) R. XXII, 245.

étrangers, ce fut pour des raisons identiques. Ce sont encore ces mêmes raisons qui, dans l'ordre interne, ont motivé la loi de 1897. Il semblait nécessaire, dans l'intérêt de la navigation de créer pour l'abordage une compétence dérogatoire. Pourquoi la limiter aux Français alors que nous avons montré que les étrangers y étaient plus directement intéressés encore ?

Certains auteurs avaient, devant de telles difficultés, cherché à justifier autrement la compétence de nos Tribunaux. Le conseiller Roussellier, dans un rapport à la Cour de Cassation, le 11 novembre 1891 (1), proposait de s'en référer à une sorte de « coutume internationale » du « droit général maritime » dans l'impossibilité où l'on se trouvait en cas d'abordage en haute mer de déterminer le lieu du délit (2). Cette idée avait été reprise par M. Lyon-Caen (3), par Despagnet (4), par Franck (5). Elle était trop incertaine, trop indéfinie pour avoir quelques chances d'être accueillie en France.

Depuis l'arrêt de 1905, aucun effort sérieux n'a été tenté de nouveau. Les Cours d'appel se sont inclinées devant la Cour de Cassation. On ne relève plus que quelques très rares décisions de tribunaux consulaires qui affirment encore leur compétence à l'égard des abordages entre étrangers (6). Chaque fois que nos Tribunaux ont été saisis d'un tel abordage, à moins d'accord des parties, ils se sont déclarés compétents pour ordonner toute mesure conserva-

(1) Cassation Civile, 11 Nov. 1891, R. VII, 253.
(2) Voir une application, Aix, 23 Déc. 1857, D. 1858, II, 39.
(3) Etudes de Droit International privé Maritime, N° 63
(4) Droit International privé, 512.
(5) De l'abordage en droit international, Clunet, 1895, 962.
(6) Tribunal de Commerce du Havre, 29 Juillet 1932, Dor, S. 10-421.

toire ou d'instruction, mais ils se sont toujours refusés de connaître de l'affaire au fond (1).

La position de la Cour de Cassation était dans la logique de notre droit ; elle méconnaissait cependant des intérêts qui n'avaient pas échappé aux Tribunaux placés plus près de la pratique. Elle se justifiait cependant encore par une considération de fait. La question soulevée était très complexe. Le Procureur général Beaudoin, lors de l'affaire de « l'Amboto » faisait remarquer dans son réquisitoire que le défendeur était Espagnol, que le droit maritime espagnol ne faisait supporter les conséquences de l'abordage qu'au capitaine et à l'équipage. Fallait-il appliquer le droit espagnol ? La loi de l'abordé ? La loi du for ? « Des difficultés analogues, continuait-il, surgiraient encore si les lois des deux parties litigantes ne sont pas d'accord sur la détermination du délai des actions, des formalités à remplir, des fins de non recevoir ». La raison était-elle très fondée ? Que font nos Tribunaux lorsqu'ils jugent un litige en vertu de l'article 420 ? Elle est en tout cas beaucoup moins valable depuis la convention de Bruxelles. Il est louable de défendre l'intégrité des textes et le respect de la loi. Cela, pensons-nous, ne doit pas aller à l'encontre d'impérieuses nécessités. On peut regretter que, nous allons le voir, comme certaines Cours étrangères, notre Cour Suprême n'ait pas eu le courage d'adopter pour l'abordage une position exceptionnelle, contradictoire peut-être, justifiée en tout cas.

On connaît maintenant les principes généraux de la législation française. Nous ne pouvons pas mieux la résumer qu'en relatant l'épilogue de l'affaire de « l'Ambo-

(1) Ordonnance du Président du Tribunal de Bougie, 10 Février 1923, Dor, 2-519 ; Cour de Rouen, 15 Mai 1918, R. XXXI, 368 ; Alger, 13 Fév. 1923, Dor, 2-518.

to ». Sur renvoi, la Cour d'Amiens fut saisie de l'affaire ; elle rendit le 29 mars 1906 un arrêt conforme à celui de la Cour de Cassation (1). Elle constatait dans cet arrêt que le capitaine du « Lusitania » avait agi comme « mandataire légal de tous les intéressés », que parmi ces intéressés il y avait des Français. « Considérant en fait qu'il est suffisamment justifié devant la Cour de l'existence dans sa cargaison de marchandises appartenant à des Français, ou que des Français, nantis de connaissements qui s'y réfèrent, avaient le droit de ne faire livrer par le capitaine Kufahl..., que ledit capitaine est le représentant légal de ces chargeurs ou réclamateurs français ; que, dans la limite précisée, la compétence du Tribunal du Havre doit être reconnue ». Voilà donc l'affaire soumise en partie aux juridictions françaises qui sera soumise ensuite en partie à d'autres juridictions alors qu'il s'agit d'intérêts identiques. C'est ce que Lyon-Caen appelait « l'éparpillement » des compétences. Il est aussi peu conforme que possible aux exigences du commerce international.

Si nous généralisions la question, si nous l'élevions un peu, ne verrions-nous pas dans cette jurisprudence une confirmation manifeste de l'opinion de M. Bonnecase ? Que reproche-t-il à la Cour de Cassation ? Mais, en quelque sorte, d'avoir enfreint l'article 5 du Code Civil et de rendre des « arrêts de règlement ». « Nous ne sommes pas loin d'avoir aujourd'hui des décisions de la Cour Suprême qui frisent singulièrement les arrêts de règlement ; nous visons par là les « arrêts de principe » par opposition aux « arrêts d'espèce », car les arrêts de principe peuvent... prendre une forme arbitraire, générale et absolue, qui engage irrémédiablement l'avenir... ; c'est ce qui

(1) Amiens, 29 Mars 1906, R. XXI, 724.

est arrivé en droit maritime » (1). Cette conclusion que M. Bonnecase dégageait de l'étude de la jurisprudence sur la négligence cause, il semble que nous puissions aussi justement la déduire de notre étude sur la compétence en matière d'abordage. Ici aussi nous avons vu « les intéressés et les tribunaux de commerce résister ». (2) Nous avons rencontré cette « réaction qui se manifeste dans les décisions des Cours d'appel et des Tribunaux de Commerce contre la jurisprudence de la Cour de Cassation.», contre cette jurisprudence, qu'après l'éminent juriste nous qualifierons d'abstraite, générale, dogmatique, absolue » (3). Mais contre cet état de choses, les praticiens, loin de partager le scepticisme de M. Bonnecase, ont essayé de lutter, nous le verrons, en travaillant à une convention internationale.

Sous-Section 2. — Les Législations inspirées du même principe

On sait l'influence du Code Civil français sur les législations postérieures. De nombreuses législations, ou conservèrent un code qu'elles avaient connu comme loi nationale, ou ne résistèrent pas à l'influence d'une codification modèle et à l'expansion des idées qu'elle consacrait. C'est ce qui explique que bien des Etats aient subordonné la compétence de leurs Tribunaux à la Nationalité des parties. Les difficultés pratiques, que nous avons rencontrées en France, devaient inévitablement là aussi se faire sentir. Cependant, des jurisprudences moins formalistes

(1) Bonnecase, Le Particularisme du Droit Commercial Maritime, 2e édition, Bordeaux, 1921, 90.
(2) Ibid.
(3) Ibid., 138.

des législateurs peut-être moins paralysés, devaient y pallier en créant au profit de l'abordage une compétence dérogatoire.

Paragraphe 1. — *L'évolution de la pratique belge* (1)

La Belgique connut et appliqua le code de 1804 à un double titre, comme territoire français d'abord, puis, à la chute de l'Empire, comme membre du Royaume de Hollande qui avait conservé ce code comme loi nationale. Il était tout naturel par conséquent que, lorsqu'elle songea à s'octroyer une législation propre, elle se soit fortement inspirée de la législation française. La grande loi sur la procédure du 25 mars 1876, bien qu'abolissant l'article 14, admit qu'en principe la compétence dépendrait de la Nationalité des parties. Elle établit d'une manière générale l'incompétence des Tribunaux belges dans tous les cas où le défendeur serait un étranger, qu'il soit cité par un autre étranger ou par un Belge (2). C'était là d'ailleurs s'écarter notablement de la pratique française.

Il y avait à ce principe quelques exceptions. L'article 52 disposait : « Les étrangers pourront être cités devant les Tribunaux du Royaume, soit par un Belge, soit par un étranger dans les cas suivants :

---

(1) Nous devons à la grande obligeance de M. Van der Taelen et de Me Smeesters, secrétaire de l'Association Belge de Droit Maritime, l'essence de cette rubrique ainsi que des décisions non publiées, fruit d'une expérience personnelle. Nous les prions de bien vouloir trouver ici l'expression de notre vive gratitude.

(2) Bruxelles, 14 Nov. 1874, Clunet, 1873-38 ; Anvers, 10 Fév. 1882, Jur. Anvers, 1882, I, 53 ; id., 1er Août 1895, R., I., 396 ; id., 26 Juin 1890, Clunet, 1893, 22 ; Bruxelles, 9 Juin 1894 ; id., 1895, 166 ; Smeesters, Le Droit Maritime Belge, I, 1.041 ; Hennebicq, Principes de Droit Maritime comparé, II, 62.

1°) S'ils ont un domicile ou une résidence ou s'ils y ont fait élection de domicile.

2°) Si l'obligation qui sert de base à la demande est née ou doit être exécutée en Belgique.

.....

6°) Si la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un Tribunal belge.

.....

10°) S'il y a plusieurs défendeurs dont l'un a en Belgique son domicile ou sa résidence.

L'article 54 ajoutait : « Dans les cas non prévus à l'article 52 ci-dessus, l'étranger pourra, si ce droit appartient à un Belge dans le pays de cet étranger, décliner la compétence des Tribunaux belges, mais à défaut par lui de ce faire dans les premières conclusions, le juge retiendra l'affaire et y fera droit. »

Tels étaient les textes. La jurisprudence les interpréta longtemps strictement. A moins d'une prorogation volontaire de compétence, évidemment possible, les Tribunaux ne pouvaient y trouver un motif de connaître d'un abordage hauturier entre navires étrangers ou entre un navire étranger et un navire belge. Comme en France ils se reconnaissaient compétents pour ordonner toute mesure conservatoire utile, mais ils refusaient d'examiner l'affaire au fond.

« Peu importe, disait un jugement du Tribunal de Commerce d'Anvers du 20 Juin 1890 (1), que lors de l'exercice de l'action, le navire abordeur et le capitaine soient d'Anvers, que cette ville soit le port de destination, que le navire y ait été saisi. » Ce jugement confirmé par la

(1) Com. Anvers, 20 Juin 1890 ; Clunet, 1893, 321.

Cour de Bruxelles le 19 Juin 1894 (1), était conforme à une longue jurisprudence (2).

Cette pratique était, on le voit, identique à la jurisprudence française. Elle devait entraîner les mêmes critiques, puis les mêmes protestations. La jurisprudence d'abord, le législateur ensuite vinrent y faire droit.

Parmi les exceptions édictées par l'article 52 il y avait la suivante : « s'il s'agit de demandes en validité ou en mainlevée de saisie-arrêt formulées dans le Royaume, ou de toute autre mesure provisoire ou conservatoire ». Ne pouvait-on pas interpréter ce texte largement ; faire saisir dans un port belge le navire abordeur et demander ensuite au Tribunal dont ressortissait ce port de statuer sur la validité de la saisie-arrêt, c'est-à-dire de trancher le fond même du litige. La jurisprudence hésita d'abord. La Cour de Bruxelles ne l'admit pas dans un arrêt du 19 Juin 1894 (3). Le Tribunal de Commerce d'Anvers, dans un jugement du 26 Mars 1896, s'étant cependant déclaré compétent, l'affaire fut déférée à la Cour de Cassation qui, dans un arrêt du 17 Novembre 1898, décida que la disposition de la loi n'avait pas restreint la compétence des Tribunaux belges à la validité de la saisie quant à la forme mais l'avait étendue à l'existence même de la dette.

C'était pratiquement admettre la compétence du « forum arresti (4). La jurisprudence d'ailleurs utilisa d'autres moyens encore. Certains arrêts s'appuyèrent sur le

---

(1) Bruxelles, 19 Juin 1894 ; Clunet, 1895, 166.

(2) Citons Bruxelles, 18 Juillet 1870 ; Pasicrisie, 1870, II, 159 ; Anvers, Com., 14 Nov. 1871 ; Bruxelles, 14 Déc. 1871 ; tous deux Clunet, 1874, 388 ; Anvers, 27 Fév. 1883 ; Jurisprudence, Anvers 1883, I, 144 ; id., 12 Fév. 1890 ; Clunet, 1891, 1.010 ; id., 20 Fév. 1891 ; Clunet, 1893, 942.

(3) Bruxelles, 19 Juin 1894, ; Clunet, 1895, 167.

(4) Voir Anvers, Com., 16 Janv. 1934 ; Dor, 1932, 156.

paragraphe 6 du même article. Il donnait compétence aux Tribunaux belges lorsque la demande était connexe à un procès déjà pendant devant un Tribunal belge. Par un détour ingénieux et subtil, les Tribunaux dirent : le demandeur à la saisie-arrêt sollicite la condamnation du défendeur aux dépens de l'instance. Or, pour savoir « si les demandeurs étaient justifiés à exposer des frais aux fins d'obtenir l'autorisation de saisir, il est indispensable de décider au préalable si la créance pour sûreté de laquelle l'autorisation de saisir était sollicitée existait réellement ; qu'ainsi la demande de condamnation au payement de la créance est connexe à l'action en payement des frais exposés (1) ».

On utilisait enfin encore un troisième moyen, grâce à l'article 54. Il permettait, répétons-le, à un étranger assigné devant un Tribunal belge de décliner la compétence de ce Tribunal si un Belge avait un pareil droit devant les Tribunaux de cet étranger. On en conclut, à contrario, que si la loi nationale de l'armateur du navire saisi admettait la compétence de ses Tribunaux au fond par le fait de la saisie, l'armateur étranger ne pouvait pas plus se soustraire à la juridiction belge que le Belge n'eût pu se soustraire à la juridiction de cet étranger. Le Tribunal d'Anvers décida, le 4 Septembre 1903 (2), que le Code de Procédure Civile allemand permettant d'assigner en Allemagne l'étranger qui possède au moment de la citation des biens et des créances en Allemagne, un Allemand dont le navire est saisi dans un port belge ne peut se prévaloir de l'article 54.

---

(1) Bruxelles, 29 Nov. 1924 ; Dor, 18-98 ; voir aussi Anvers, 18 Juin 1923, Dor, 4, 244, etc...

(2) Anvers, 4 Septembre 1903, R. XX, 626.

Ce jugement fut confirmé par la Cour de Bruxelles, le 4 Novembre 1904 (1).

Entre temps, et malgré que ces interprétations aient permis d'obvier aux difficultés, une loi intervint le 4 Septembre 1908 pour modifier en faveur de l'abordage les principes de la compétence. On avait songé longtemps à introduire une disposition établissant la compétence du tribunal du port de la saisie. Le législateur en réalité se rallia à une autre solution :

« Les étrangers pourront être assignés devant les tribunaux du Royaume, soit par un Belge, soit par un étranger en cas d'abordage et d'assistance en haute mer ou dans les eaux étrangères quand le bâtiment contre lequel les poursuites sont exercées se trouve dans les eaux belges au moment où la signification a lieu » (2). Il résulte de cette disposition que si un navire ayant provoqué un abordage en haute mer arrive dans un port belge, il suffit à l'abordé de faire signifier au capitaine, à bord de son navire, l'assignation à comparaître devant le tribunal belge, pour que ce tribunal soit compétent pour connaître de cet abordage (3).

La loi de 1908 a donc créé un système original et qui n'est plus celui de la compétence du « forum arresti ». Il en déborde même très nettement le cadre. La compétence n'est plus subordonnée à une saisie mais seulement à la présence du navire en un port belge au moment « où la signification a lieu ». Cette présence est la condition nécessaire et suffisante. Une question peut encore se présenter : contre quel bâtiment peuvent être exercées les

(1) Même référence.

(2) Smeesters, op. cit., II, 1.041.

(3) Tribunal de Commerce de Liège, 25 Octobre 1928, Dor,, 19, 101.

poursuites ? Sera-ce seulement le navire abordeur ou tout autre navire appartenant au même armateur ? Le texte de la loi est incertain. Il ne semble pas que la difficulté ait été soulevée en jurisprudence. Si elle l'était, il semble peu probable que les juridictions belges n'exigent pas qu'il s'agisse du navire abordeur. C'est tout au moins ce qu'a bien voulu nous déclarer M. Smeesters et ce qui résulte de la position prise à la Conférence de Paris par la délégation belge.

Compétents après une saisie en vertu de plusieurs interprétations des textes, compétents sans saisie en vertu de la loi de 1908, les tribunaux belges en un autre cas encore se reconnaissent compétents même en l'absence du navire défendeur.

Aux termes de l'article 52, les étrangers peuvent être assignés devant les tribunaux du Royaume s'ils ont en Belgique un domicile ou une résidence. Si le navire abordeur appartient à un armement étranger qui a une agence en Belgique, cette agence sera considérée comme une résidence et dès lors le Tribunal belge sera compétent pour connaître d'une action dirigée contre cet armement. C'est ce qu'avait admis le Tribunal de Bruxelles dans un jugement du 18 Mars 1914 (1). C'est encore la position admise par le Tribunal de Commerce d'Anvers et la Cour de Bruxelles dans un abordage en eaux intérieures. La Société Française « Compagnie de Transports Automoteurs Tamsa » avait une agence à Anvers. Des bateaux de cette Compagnie avaient abordé des bateaux belges dans un canal de France. Pour la raison indiquée, le Tribunal de Commerce d'Anvers se déclara compétent, le 10 No-

(1) Voir aussi Cour de Gand, 23 Juillet 1902, R. XVII, 330; Bruxelles, 18 Mars 1914, Le Droit Maritime 1914, 375.

vembre 1931, et sa décision fut confirmée par la Cour de Bruxelles, le 11 Avril 1934.

La législation belge, bien qu'ayant renoncé aux privilèges de l'article 14, a pu conserver le principe de la compétence fondée sur la Nationalité et la réciprocité des avantages législatifs (1) ; elle n'en a pas moins admis, en matière d'abordage, une compétence exceptionnelle, celle du « forum rei sitæ », selon l'expression anglo-saxonne aussi réaliste et pratique que possible.

Paragraphe 2. — L'évolution de la pratique hollandaise

Le Code Civil français fut longtemps appliqué dans le Royaume de Hollande au titre de loi nationale. Il devait exercer sur les codifications postérieures une influence plus considérable encore qu'en Belgique. En effet, tandis que la loi belge de 1876 sur la procédure se contentait de consacrer le principe général de la compétence subordonnée à la Nationalité, la loi néerlandaise, au contraire, adoptait les dispositions particulières à notre code et notamment celles de l'article 14.

L'article 127 du Code de procédure civile dispose que les nationaux ont le droit de citer les étrangers devant le tribunal de leur propre domicile pour l'exécution d'une obligation contractée par un étranger vis-à-vis d'eux. La filiation de ce texte avec celui de notre code ne semble pas contestable. Elle a été reconnue explicitement par la Haute Cour des Pays-Bas qui déclarait dans un arrêt du 21 Janvier 1901 (2) que cet article « a été admis pour éviter qu'à l'abrogation du droit français, les Néerlandais perdent un droit que d'autres pourraient invoquer contre

(1) Weiss, op. cit., 5, 395.
(2) Haute Cour des Pays-Bas, 21 Janvier 1901, R. 18-410.

eux, entre autres le droit que l'article 14 du Code Civil français assure aux Français ».

Longtemps, la jurisprudence hollandaise interpréta cet article très strictement. Elle en réservait l'application aux seuls Hollandais. Par contre, un litige s'élevait-il entre deux étrangers, les tribunaux hollandais se déclaraient incompétents pour en connaître. La situation était alors assez analogue à celle qui existait en France, exception faite pour ce qui résultait, dans notre pays, de l'application de l'article 15. A la suite d'un abordage international, un Hollandais pouvait toujours en citer l'auteur présumé devant les juridictions hollandaises. Des étrangers, au contraire, ne pouvaient porter un tel différend devant ces mêmes tribunaux (1).

La jurisprudence devait cependant, à la fin du 19e siècle, opérer un revirement absolument complet. Revirement qui devait être expressément formulé dans l'arrêt rapporté de la Haute Cour des Pays-Bas du 21 janvier 1901. Une action en règlement d'avaries avait été portée devant le Tribunal d'arrondissement de Rotterdam par un étranger, contre un étranger. Le Tribunal s'était déclaré incompétent et sur appel la Cour de la Haye confirmait ce jugement s'agissant, disait-elle, d'une affaire entre étrangers conclue à l'étranger. La Cour ajoutait que même si le demandeur avait été domicilié en Hollande, il n'aurait pas pu valablement citer un étranger devant un Tribunal hollandais, ce droit n'appartenant, selon elle, qu'aux Néerlandais. Le demandeur se pourvut devant la Haute Cour, celle-ci cassa l'arrêt qui lui était déféré.

« L'article 127 n'apporte pas d'exception, disait-elle, à l'article 9 de la loi qui contient les dispositions généra-

(1) Autran, R. 19-149.

les de la législation du Royaume d'après laquelle le droit civil » auquel appartient aussi le droit de demander le jugement de litiges par le juge néerlandais à l'endroit désigné à cet effet par la loi », est le même pour les étrangers que pour les Néerlandais, ce qui fait que cet article 127 assure le même droit à l'étranger qu'aux Néerlandais de citer un étranger, même quand il ne réside pas en Hollande, devant le juge néerlandais.

« Attendu que dans tous les cas le droit assuré par l'article 127 de citer devant le juge néerlandais un étranger même quand il n'a pas son domicile en Hollande appartient aussi bien à l'étranger ne résidant pas en Hollande qu'au Néerlandais par application de l'article 9 de la loi contenant les dispositions générales » (1).

Cette nouvelle jurisprudence devait dès 1902 être appliquée à l'action d'abordage. Le 14 décembre 1897, le « Hammonia », appartenant à une compagnie de navigation espagnole, était abordé et coulé dans le port de Bilbao par l' « Enecurri ». Le propriétaire du « Hammonia » fit saisir « l'Enecurri » lors d'une escale à Rotterdam, puis il saisit la juridiction néerlandaise d'une demande en « déclaration de valeur et en dommages-intérêts ». Le défendeur étant lui-même un armateur étranger souleva l'exception d'incompétence, les tribunaux néerlandais ne pouvant, selon lui, connaître des contestations qui ne s'élevaient qu'entre étrangers. Le tribunal lui donna raison et se déclara incompétent.

« En règle générale, disait le jugement, la juridiction du juge hollandais ne s'étend pas au-delà des frontières du Royaume mais s'exerce seulement sur les sujets de

(1) Voir encore Cour de Bois-le-Duc, 22 juin 1897, Journal du Notariat et de l'Enregistrement, N° 1.401.

l'Etat et ceux qui sont à considérer comme nationaux temporaires ».

Appel fut formé devant la Cour d'appel de La Haye qui réforma le jugement (1).

« Attendu, disait-elle, que cette thèse apparaît à la Cour comme devant être limitée et qu'au lieu de déduire la compétence du droit de souveraineté, il semble plus juste de relier cette compétence à l'intérêt qui se présente sur le territoire de l'Etat et qui concerne la procédure engagée, et à la possibilité d'arriver à l'exécution dans les limites du même territoire.

« Attendu que (des textes) il ressort les efforts du gouvernement d'écarter, au point de vue des biens du débiteur sur lesquels une saisie peut être pratiquée, toute distinction entre nationaux et étrangers et de déterminer uniquement les conditions de la non-possession d'une résidence fixe dans le Royaume ».

Cette pratique a depuis lors été constamment suivie (2). Le Tribunal d'Arnheim a cependant, le 23 décembre 1926, rendu une décision contraire (3). Une instance ayant été engagée par un étranger contre un étranger à la suite d'une saisie en un port néerlandais, le tribunal a considéré que cette saisie « ad fundandam juridictionem » était abusive et vexatoire et il s'est déclaré incompétent.

On peut donc dire que, depuis le début de ce siècle et en règle générale, la jurisprudence hollandaise a complètement changé de position et qu'elle a rejoint les législations qui consacrent sans exception la compétence du tribunal du port de la saisie.

---

(1) Cour de Gravenhague, 20 janvier 1902, R. 18-412.

(2) Voir note Bruneschetto, Sous Gênes, 30 octobre 1924 ; Dor, Mar., 26, 626.

(3) Arnheim, 23 déc. 1926, Dor, 17, 523.

Paragraphe 3. — *L'évolution de la pratique italienne*

L'Italie devait connaître elle aussi une évolution à peu près semblable, bien qu'elle n'ait jamais abouti à admettre la compétence du « forum arresti ».

En principe la compétence, ici encore, est fondée sur la Nationalité. Les Tribunaux ne doivent leur juridiction qu'aux Italiens et jamais aux étrangers.

Entre Italiens normalement, le Tribunal compétent sera le Tribunal du domicile du défendeur. L'article 91 du Code de Procédure Civile apporte cependant des exceptions un peu semblables à celles de notre article 420.

« Les actions personnelles et réelles sur des biens meubles peuvent être portées devant le juge soit du lieu dans lequel l'obligation a pris naissance ou doit avoir son exécution, soit du lieu où se trouve l'objet de la poursuite, pourvu que le défendeur soit cité en personne ».

« En matière commerciale, les actions sus-mentionnées peuvent aussi être portées devant le juge du lieu où s'est passée la promesse et la livraison de la marchandise, ou dans lequel l'obligation doit avoir son exécution, quoique le défendeur n'y soit pas assigné en personne ».

Compétents à l'égard de leurs nationaux les Tribunaux italiens ne pourront pas, en principe, étendre leur juridiction aux étrangers. C'est ce qu'il faut déduire des articles 105 et 106 du même code qui précisent *limitativement* les cas dans lesquels un Italien pourra poursuivre un étranger devant un Tribunal italien.

Art. 105. — L'étranger qui n'a pas sa résidence dans l'Etat peut être poursuivi quoiqu'il n'y soit pas :

1° S'il s'agit d'actions sur les biens meubles ou immeubles existant dans l'Etat ;

2° S'il s'agit d'obligations ayant leur source dans des conventions ou des faits intervenus dans l'Etat ou qui doivent y recevoir leur exécution.

3° Dans tous les autres cas où le principe de la réciprocité pourrait être admis.

L'article 106 ajoute qu'en outre de ces cas « l'étranger pourra être cité dans l'Etat à raison des obligations qui y ont pris naissance ; s'il y a sa résidence ou s'il s'y trouve, même non résidant, pourvu qu'il puisse y être cité en personne ».

Un Italien pourra donc poursuivre un étranger devant ses propres Tribunaux toutes les fois que l'action prendra sa source dans une activité qui a eu lieu sur le territoire italien. En dehors de ces cas les Tribunaux italiens ne pourraient connaître d'une poursuite intentée contre un étranger par un Italien pour un fait qui, par exemple, aurait pris naissance en haute mer (1).

Enfin en troisième lieu, les Tribunaux italiens ne peuvent connaître des contestations entre étrangers au sujet d'un litige né à l'étranger, à moins d'une prorogation de compétence (2).

Tels sont les principes généraux de la législation italienne. S'il avait fallu les appliquer à la matière des abordages il eût été fort difficile pour les Tribunaux italiens de connaître d'un abordage international. Chaque fois que des intéressés leur ont demandé de se déclarer compétents en vertu du paragraphe 1er de l'article 105, présence en un port italien du navire abordeur ou d'un navire appartenant à l'armateur qui doit répondre de l'abordage, ils se sont heurtés à une fin de non recevoir (3). La juris-

(1) Voir les décisions citées plus loin.
(2) Gênes, 8 juin 1928, Dor, 24, 266.
(3) Dor, 10, 104.

prudence italienne n'a jamais admis qu'une saisie en un port italien puisse donner compétence au Tribunal de ce port. La seule disposition de ce texte dont les Tribunaux ont fait application est son paragraphe 3. Ils ont admis qu'un Français pourrait être cité devant un Tribunal italien pour un fait d'abordage puisqu'il pourrait citer devant un Tribunal français son adversaire italien. C'est ainsi que le Tribunal de Gênes décidait le 15 février 1893 : « En vertu de la réciprocité dont il est question dans l'article 105, le citoyen italien peut citer devant le tribunal de sa résidence le citoyen français pour l'exécution d'une obligation par lui assumée, non seulement par convention, mais aussi par suite d'un délit ou d'un quasi délit » (1).

Mais il s'agit là d'une disposition qui ne pouvait être invoquée que par un Italien (2).

Si la jurisprudence n'a pas cherché à étendre la portée de ces textes, c'est qu'elle n'en avait pas besoin. Elle disposait en effet pour l'abordage d'une règle de compétence exceptionnelle et dérogatoire.

L'article 873 du Code de Commerce attribue compétence en cas d'abordage : 1° au Tribunal du lieu de destination du navire ; 2° au Tribunal du lieu de l'événement ou de la première relache. Cette disposition a été insérée au Code maritime de 1931, article 616 (3).

La législation italienne est avec ce texte assez semblable à la législation française. Les principes sont à peu près les mêmes ; leurs Tribunaux sont incompétents pour

(1) Trib. Gênes, 15 fév. 1893, R. 8, 614 ; voir aussi Cour de Gênes, 3 oct. 1924, R. 21, 30.

(2) Cassation du Royaume, 27 juillet 1933 ; Fow, 1934, I, 738 ; Dor, 32, 381.

(3) Dor, 31, 39.

connaître des litiges qui ne concernent que des étrangers. Pour un abordage national hauturier, une compétence exceptionnelle est prévue : en France, c'est celle du port de refuge; en Italie, c'est celle ou du lieu de destination, ou de la première escale, c'est-à-dire à peu près toujours du port de refuge.

Cette ressemblance va être d'abord accentuée par l'interprétation jurisprudentielle de l'article 873. Les Tribunaux italiens ont décidé fréquemment que ce texte n'excluait pas les compétences du droit commun, celles qui résulteraient soit du domicile, en Italie, du défendeur (1), soit de l'application du paragraphe 3 de l'article 105 (2). Or le Tribunal du domicile du défendeur est conservé dans le nouvel article 407 du Code de commerce français, et le paragraphe 3 de l'article 105 est dans une certaine mesure l'application de l'article 14 de notre Code Civil.

Mais la jurisprudence italienne a été beaucoup plus hardie dans la suite de son interprétation. On se souvient que la Cour de Cassation refuse d'appliquer aux étrangers la loi de 1897 qui ne peut déroger au principe général de l'incompétence à l'égard des étrangers. Les Tribunaux italiens appliquent au contraire l'article 873 aux abordages, d'abord entre un navire italien et un navire étranger, aux abordages entre navires étrangers ensuite.

Cela ne fut pas admis sans résistance. La Cour de Cassation de Florence avait, dès 1882, admis la compétence du Tribunal de la première relache « quelle que soit la

(1) Gênes, 11 fév. 1886, R., II, 217 ; id., 15 fév. 1893, R. VIII, 614 ; Naples, 25 mai 1895, R. XI, 241 ; Messine, 30 déc. 1905, R. XXII, 930.

(2) Gênes, 30 oct. 1924 ; aussi Gênes, Trib., 15 fév. 1893, R. VIII, 614.

nationalité des navires » (1). La Cour de Casale, dix ans plus tard, exigeait cependant encore « que les deux navires soient de nationalité italienne » (2), et la Cour de Cassation de Naples, dans un arrêt du 25 mai 1895, ne se déclarait compétente dans une action d'abordage intentée contre un navire étranger que parce que la Société étrangère avait un représentant dans l'Etat (3). Enfin, en 1902, la Cour de Gênes cherchait un subterfuge et se déclarait compétente parce qu'un navire en haute mer doit être considéré comme une portion du territoire de la nation à laquelle il appartient. Lors donc qu'un abordage s'est produit en haute mer entre un navire italien et un navire étranger, l'obligation de réparer le dommage causé par sa faute qui incombe à ce dernier a pour cause un fait qui s'est produit sur le territoire italien (4).

L'application de l'article aux étrangers fut admise d'abord pour les eaux territoriales (5). Elle n'est plus contestée aujourd'hui pour la haute mer (6).

Nous ne pouvons mieux résumer l'interprétation actuelle qu'en citant quelques attendus d'un arrêt de la Cour de Gênes.

Le vapeur italien « Corinia » et le vapeur français « Sierra Morena » s'étaient abordés. L'armateur du « Corinia » assigna son adversaire devant le Tribunal de Gênes en vertu de l'article 873 du Code de Commerce. Le Tribunal de Gênes se déclara incompétent. Appel fut formé,

(1) Florence, Cassation, 22 avril 1882, R. 1885, 416.
(2) Casale, 10 avril 1891.
(3) Cassation, Naples, 25 mai 1895, R. XI, 24.
(4) Gênes, 24 mars 1902, R. XVII, 645.
(5) Messine, 29 avril 1895, R. XI, 488; Trib. Saszano, 18 nov. 1898, R. XIV, 560.
(6) Voir Dor, 10, 104 ; Trib. Naples, 31 janv. 1912, Dir. Mar, XIV, 183 ; Cour de Gênes, 3 oct. 1924, R. XXI, 30.

fondé au principal sur l'article 873 que le demandeur soutenait disposition de droit international privé et, au subsidiaire sur le paragraphe 3 de l'article 105. La Cour réforma le jugement entrepris (1).

1° « Le législateur, en donnant compétence après abordage, au Tribunal du lieu du sinistre ou de la première escale, ou de destination d'un des navires, a entendu, pour donner satisfaction tant aux besoins du commerce qu'aux règles juridiques, déterminer quel est le rapport qui rattache le plus étroitement à un territoire donné un abordage.

.....

3° Pour les abordages hors des eaux nationales, le Tribunal, soit du lieu de la première escale, soit de destination, a paru le mieux répondre par la proximité du lieu et du temps aux besoins d'une prompte et bonne solution du litige.

4° Les raisons profondes qui donnent compétence au Tribunal du lieu de la première escale ou de destination, ne valent pas seulement pour les abordages entre navires italiens ou entre navires de nationalités différentes dont le défendeur est italien, mais aussi pour les abordages d'un navire italien par un navire étranger ou de deux navires étrangers entre eux, qu'ils appartiennent ou non à la même nationalité ; l'article 873 posant une règle de Droit International applicable quelle que soit la nationalité des navires en eaux ». Cet arrêt a été bien accueilli par la doctrine et salué comme fixant définitivement la position italienne sur une question d'une très grande (massima) importance (2).

(1) Gênes, 3 oct. 1924, Dir. Mar., XXVI, 626 ; Dor, 10, 380.
(2) Voir note Sous-Dir. Mar., XXVI, 626.

Depuis lors l'article 873 a été repris et modifié par le Code maritime de 1931 (1), qui dispose à l'article 616 : « Le juge compétent pour les actions résultant du heurt des navires, quand ces actions ne sont pas intentées devant le juge du lieu où se trouve le défendeur, est le juge du lieu de la première escale ».

Ce juge sera la plupart du temps celui du port de refuge. C'est donc une disposition identique à notre article 407, interprétée comme voulaient l'interpréter nos Tribunaux et nos Cours. Elle répond à d'incontestables nécessités pratiques. Nécessités qui n'ont cependant pas paru suffisamment pressantes aux Tribunaux italiens pour justifier l'adoption de la compétence du « forum arresti ».

Paragraphe 4. — De quelques autres législations

C'est un principe un peu identique que connaît la législation japonaise. Le Code de procédure civile énonce toute une série de compétences et notamment, à l'article 11, celle de l'endroit où se trouve le navire. Cette disposition ne doit cependant pas être interprétée comme consacrant le principe de la compétence du forum arresti. Ce principe serait en effet contraire à l'article 543 du Code de Commerce et n'est pas reconnu par la jurisprudence. L'article 15 du Code de Procédure prévoit en dehors des compétences fondées sur la nationalité des parties celle du Tribunal du premier port où le navire arrive après l'abordage (2).

(1) Dor, 31, 39.

(2) Rapport de l'Association Japonaise de Droit Maritime, Conférence de Paris, Bulletin du C. M. I., N° 101, p. 13.

Telles sont, peut-être trop brièvement résumées, les différentes manières dont les principales législations maritimes ont réglementé la compétence de leurs tribunaux pour connaître d'un abordage international. La diversité, on le voit, est considérable. Toutes les solutions possibles, ou peu s'en faut, sont consacrées. Deux systèmes s'affrontent : pour les uns la compétence ne dépend que de la situation d'un navire, elle est uniquement subordonnée à la possibilité d'une saisie, sans qu'il faille se préoccuper d'aucune autre contingence. Pour les autres, peu importe au contraire la situation du navire, la compétence des tribunaux est étroitement liée aux questions de souveraineté; elle est un privilège réservé aux nationaux.

Sans doute cette opposition s'est peu à peu atténuée. Les nécessités pratiques ont fait abandonner les positions de principe. Bien des législations ont ouvert, pour l'action d'abordage au moins, à tous les intéressés l'accès de leurs tribunaux. Peu à peu elles ont admis, elles aussi, la compétence du forum arresti. Si cette évolution a certes atténué les oppositions, que de divergences cependant encore ! que de sources d'incertitudes et de conflits !

Ici, débordant même le cadre de la pratique anglo-américaine, c'est la législation belge qui consacre la compétence du forum rei sitae. Il suffit que la signification atteigne le navire dans un port belge, pour que le tribunal en soit compétent. Là il faut, mais il suffit de saisir en un port un navire appartenant à l'armateur défendeur. Ailleurs cette saisie n'aura d'effets que si elle concerne le navire abordeur lui-même. Plus loin encore, si exceptionnellement les prétoires sont ouverts aux étrangers, encore faut-il que l'affaire soit portée au tribunal du port de la

relache ou de l'escale. La législation française enfin maintient imperturbablement les privilèges qu'elle accorde à ses nationaux. Elle exige, ou peu s'en faut, que tout abordage où un Français est engagé soit porté devant ses tribunaux ; elle en refuse l'accès par contre à ceux qui ne concernent que des étrangers.

Le « chaos juridique » dont parlait M. Autran dès 1900 avait préoccupé les milieux maritimes. Il subsiste, on le voit, avec suffisamment d'acuité pour que ceux-ci aient encore continué, nous le verrons bientôt, à chercher à mettre un peu d'ordre dans une question si importante et malgré des difficultés considérables.

CHAPITRE III

LA COMPÉTENCE PÉNALE

La question de la compétence pénale en matière d'abordage international n'a, pendant très longtemps, fait l'objet que de développements restreints et d'espèces jurisprudentielles extrêmement rares. Les juristes et les praticiens en ont paru très longtemps ignorer même l'existence. La preuve en est que la plupart des études traitent, sous la rubrique générale de « la compétence en matière d'abordage », de la seule compétence civile. L'affaire du « Lotus » et les prétentions de compétence auxquelles elle donna lieu révélèrent son intérêt pratique et doctrinal.

La Cour permanente de justice internationale de La Haye appelée à trancher le litige rendit un arrêt qui, loin de calmer les controverses, jeta le trouble et l'inquiétude dans les milieux maritimes. Les organismes maritimes se saisirent alors de la question et le Comité maritime international prépara un projet de convention qui fut définitivement établi à la Conférence de Paris.

Toutes les études consacrées à la matière, qu'elles aient été concomitantes ou postérieures à l'affaire du « Lotus », l'envisagent sous l'angle du droit international public. Il s'agit le plus souvent d'œuvres théoriques qui se proposent moins d'étudier les différents systèmes législatifs, que de justifier une position de principe. Et comme avant l'arrêt du « Lotus » (et même après, puisqu'ainsi que nous

le verrons, la C. P. J. I. a soigneusement évité de trancher la question de droit) aucune règle ne s'imposait en la matière, les discussions, dans cet ordre d'idées, ne pouvaient être que théoriques. Si intéressantes que soient ces préoccupations elles débordent et dépassent donc le cadre de notre étude. Pour respecter le but que nous nous sommes assignés, nous serons contraints de nous limiter à l'étude du droit positif.

Nous commencerons par rechercher les positions prises par les différents systèmes législatifs. Nous examinerons ensuite l'hypothèse d'un conflit entre deux législations opposées et la solution qu'y apporta la C. P. J. I. Nous reprendrons ensuite les principales observations qu'appelle cette sentence en nous réservant de traiter à la fin de cette étude des travaux de codification du Comité maritime international et de la convention de Paris.

Il nous semble cependant auparavant nécessaire de donner quelques indications sur la nature des poursuites auxquelles un abordage peut donner lieu. Il peut en effet y avoir soit une poursuite disciplinaire, soit une poursuite pénale.

Qu'est-ce que l'abordage sinon une infraction à des règlements de navigation ? Nous avons déjà eu l'occasion d'indiquer que, pour le bon ordre de la navigation, chaque Etat avait dû édicter des règles de route qui avaient ensuite souvent fait l'objet d'accords internationaux. S'ils étaient intégralement respectés par les officiers responsables de la conduite des navires, aucun abordage ne pourrait se produire. L'abordage est donc d'abord une faute professionnelle et comme tel il doit faire l'objet d'une poursuite disciplinaire. Cette poursuite sera exercée le plus souvent par une juridiction d'exception, com-

posée de pairs ou de supérieurs hiérarchiques édictant des sanctions professionnelles. C'était en France le rôle du tribunal maritime commercial dont les pouvoirs ont été en 1926 remis aux tribunaux correctionnels. C'est le rôle en Allemagne du Seeamt de la loi du 28 juillet 1877, en Hollande du Raad voor Scheepwaart, créé le 1er juillet 1879, en Angleterre des Court of Inquieries, en Belgique du Conseil d'enquête maritime. En principe, il s'agit là de poursuites exclusivement nationales et qui ne peuvent concerner notre étude. Puisqu'en effet la haute mer n'est soumise à aucune souveraineté territoriale, c'est à chaque Etat qu'il appartient d'édicter les règlements qui s'appliqueront à ses navires. Ce sont donc ses autorités judiciaires qui, le cas échéant, auront à connaître des infractions.

A côté de ce premier groupe, il y a des poursuites pénales. Elles peuvent être exercées sur une double base. Certaines législations font de l'abordage un délit spécial ; les articles 80 et 81 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande punissent de 6 jours à 3 mois d'emprisonnement et de 16 à 500 francs d'amende tout capitaine, homme de quart ou pilote, qui se rend coupable de certaines infractions occasionnant un abordage « pour le navire ou pour un autre navire ».

L'emprisonnement peut être porté à 2 ans et l'amende à 600 francs si l'abordage entraîne la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou des blessures graves ou la mort pour une ou plusieurs personnes. Ces peines sont réduites à un maximum de deux mois de prison et cent francs d'amende dans le premier cas ; huit mois de prison et deux cents francs d'amen-

de dans le second cas, à l'encontre de « toute autre personne de l'équipage » (article 83).

Pareillement par exemple le code de la marine marchande italienne punit dans son article 369 l'abordage qui a « entraîné pour le navire soit la perte ou le grave péril de se perdre, pour les passagers la mort ou les blessures graves ». A contrario la jurisprudence en a déduit que le délit d'abordage n'existait plus si le sinistre n'avait occasionné que de simples avaries (1).

Ce délit spécial n'existe que dans peu de législations. Et là où il existe les poursuites conduisent le plus souvent à un acquittement. L'abordage en effet ne s'est jamais présenté comme étant volontaire et conscient, mais toujours comme le résultat soit d'une force majeure, soit d'une erreur d'appréciation ou d'imprudence. Voilà pourquoi lorsqu'une instruction est ouverte à la suite d'un abordage, elle l'est le plus souvent pour homicide ou blessures par imprudence. C'est sous ce chef là qu'il peut être poursuivi et qu'il est effectivement poursuivi dans toutes les législations qui ne l'érigent pas en délit spécial. C'est ainsi qu'en Angleterre l'article 419, alinéa 2 du Merchant Shipping act de 1894 dispose : que s'il y a violation des règlements édictés en vue d'éviter les abordages en mer, l'auteur de l'abordage par suite d'une faute inexcusable sera coupable du délit d'homicide (2).

Lorsque par conséquent la législation nationale ne prévoit aucun délit d'abordage, les autorités judiciaires ont cependant toujours la possibilité de poursuivre le capitaine ou le membre de l'équipage responsable. Le problè-

(1) Tribunal de Gênes, 12 novembre 1931 ; Foro ligure, 1932, II, 16 ; Dor, 25, 327.

(2) Ripert, III, 2.116.

me de la compétence pénale se pose donc dans toutes les législations. Il s'agit de savoir qui pourra exercer ces poursuites ? Seront-elles réservées exclusivement aux autorités de l'Etat dont le navire sur lequel a été commis l'abordage, bat le pavillon, ou d'autres autorités peuvent-elles aussi prétendre exercer leur compétence ?

Section I

Le Droit positif

Quelles seront les autorités judiciaires compétentes pour exercer ces poursuites ? Deux conceptions vont s'affronter. La première repose sur l'idée que la loi pénale ne peut avoir d'application qu'à l'intérieur du territoire de l'Etat. Elle affirme par conséquent la compétence exclusive des tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel a été commis le délit. Puisque les navires sont en haute mer, nous le savons, le prolongement du territoire, ils ne relèveront alors que des tribunaux de l'Etat dont ils battent le pavillon. La seconde conception prétend au contraire que la loi pénale a pour but de protéger les ressortissants de l'Etat, où qu'ils se trouvent et contre qui que ce soit. La compétence du juge dépassera donc les frontières de l'Etat, il pourra connaître d'un abordage commis par un étranger sur un navire étranger et dont un de ses compatriotes aura été la victime.

Sous-Section I. — Le système de la Compétence exclusive des Tribunaux du lieu du délit

Nous avons essayé, au début de cette première partie, de définir la condition juridique de la haute mer et des navires qui la fréquentent. Nous avons conclu que la hau-

te mer « n'échappait pas au droit, bien qu'elle n'y fût pas soumise » et que tout navire était considéré soit comme le prolongement du territoire de l'Etat dont il porte le pavillon soit, et pour notre étude cela revient au même, comme le champ d'application des lois de cet Etat. Le délit poursuivi a été commis sur un navire. Il relève donc incontestablement, et personne ne soutient le contraire, des Tribunaux dont relève ce navire, des Tribunaux de l'Etat dont ce navire bat le pavillon. La compétence judiciaire est un des éléments de la Souveraineté nationale. Un Etat est compétent pour connaître de tout délit commis sur son territoire et sur les navires qui le prolongent. C'est un des principes les plus sûrs du droit international. Mai ce que certaines législations affirment c'est que cette compétence est exclusive, que seuls les Tribunaux de l'Etat sur le navire duquel a été commis le délit pourront en connaître à l'exclusion des Tribunaux de tous les autres Etats.

Paragraphe 1. — *Bases doctrinales*

Cette manière de voir repose essentiellement sur le but que l'on assigne à la loi pénale. Sans doute cette loi se propose-t-elle de punir le délinquant soit pour qu'il expie, soit uniquement pour maintenir et protéger l'ordre social. Il n'en est pas moins vrai qu'elle est aussi une « loi de garantie de la liberté individuelle ». « Soustraire le délinquant au juge territorial c'est le plus souvent le soustraire à son juge naturel, c'est-à-dire à celui dont normalement il connaît la loi et devant lequel il peut se défendre efficacement » (1). Le juge territorial, dit-on, sera le mieux placé pour connaître du délit qu'il instruira aisé-

(1) Canonne, L'affaire du « Lotus », 201.

ment, mais il sera aussi le seul à offrir des garanties suffisantes à l'inculpé. Il sera le seul dont le délinquant était réputé connaître la loi. Poursuivre devant le Tribunal de la victime un étranger pour un délit commis à l'étranger, c'est le poursuivre selon une procédure qu'il ignore, avec une langue qu'il ne parle pas, en vertu d'une loi qu'il ne connaît pas et qui punit des délits dont il est en droit d'ignorer l'existence. Et l'on ajoute : Pourquoi un autre Etat prétendra-t-il porter l'affaire à ses Tribunaux ? Parce qu'un de ses ressortissants en a été victime. Mais dans un abordage les victimes peuvent être de nationalités très diverses. L'auteur d'un abordage serait-il passible d'autant de lois pénales qu'il y a de nationalités différentes parmi ses victimes ? C'est inadmissible.

Une bonne et saine justice exige donc que la poursuite ne soit exercée que par les autorités de l'Etat sur lequel a été commis le délit, donc de l'Etat dont le navire abordeur bat le pavillon.

Paragraphe 2. — Ses applications en jurisprudence et en droit international

Cette conception a fait l'objet de précédents diplomatiques et jurisprudentiels. En Angleterre et en France d'abord. En 1852, le Corps législatif avait voté un projet de loi qui accordait aux Tribunaux français une certaine compétence pour connaître des crimes commis à l'étranger, par des étrangers, contre des Français. Le Gouvernement Français retira le projet devant l'inquiétude manifestée par la Chambre des Lords (1).

(1) Basdevant, Mémoire Français et Plaidoirie, publications de la Cour de La Haye, série C, N° 13, II, 185.

Beaucoup plus nets sont les précédents diplomatiques américains. Le Gouvernement des Etats-Unis affirma à plusieurs reprises le principe de l'exclusivité de la compétence territoriale ; en 1876 contre des prétentions brésiliennes, en 1877 contre des prétentions canadiennes, en 1882 surtout contre des prétentions mexicaines. Un citoyen des Etats-Unis, Curting, avait été arrêté au Mexique pour un délit de presse perpétré sur le territoire fédéral. Il fut pouruivi en vertu de l'article 186 du Code pénal mexicain. Le Gouvernement américain protesta, puis obtint la relaxe du prévenu. Dans une dépêche datée du 1er novembre 1887, le secrétaire d'Etat, Bayard, exposait ainsi le point de vue de son gouvernement : « Dire que les lois pénales d'un Etat peuvent lier les étrangers et régler leur conduite, soit dans leur propre pays, soit dans un pays étranger, c'est réclamer juridiction sur ces pays et porter atteinte à leur indépendance » (1). Le Secrétaire d'Etat poursuivait que si tel était le principe, la prétention mexicaine constituait une exception qui ne pourrait se fonder que sur le commun accord des Nations ou sur des conventions expresses. Or il relevait que non seulement cet accord n'existait pas mais encore que la règle mexicaine était désormais généralement abandonnée.

Cette pratique diplomatique est confirmée par une pratique jurisprudentielle. La Cour de Cassation a plusieurs fois rappelé en France que « le droit de punir émane du droit de souveraineté qui ne s'étend pas au-delà des limites du territoire ». C'est ce qu'elle affirmait dans des ar-

(1) Mémoire Français, op. cit. 189.

rêts du 2 juin 1825 (1) ; du 10 janvier 1873 (2) et du 19 avril 1888 (3).

La jurisprudence anglaise devait, à propos précisément d'un abordage, adopter une position identique. Ce fut lors de la célèbre affaire du « Franconia » dont à plusieurs reprises nous aurons l'occasion de reparler (4).

En février 1876, le navire allemand « Franconia » aborda et coula le navire anglais « Strathclyde » à moins d'une lieue marine de Douvres. Un passager du « Strathclyde » périt. Le capitaine de la « Franconia » ayant débarqué à Douvres, se trouva dans les limites de la juridiction des Cours Criminelles anglaises. Il fut arrêté et traduit sur la prévention d'homicide par imprudence devant la Cour Centrale Criminelle de Londres. Le conseil de l'accusé déclina la compétence de la Cour. Le jury rendit un verdict de culpabilité mais le juge sursit à prononcer la condamnation jusqu'à ce que la question de compétence eut été vidée par la Cour chargée d'examiner les cas réservés de la Couronne. A la majorité de 8 voix contre 6, la Cour décida d'accueillir l'exception d'incompétence.

La Cour avait à trancher deux questions particulièrement importantes que nous étudierons en leur temps : les juridictions anglaises sont-elles compétentes en cas d'abordage en eaux territoriales ? Puis elle devait se demander : sur quel navire le délit a-t-il été commis ? Ce qui nous intéresse pour l'instant c'est de savoir que la Cour, constatant que le délit d'homicide par imprudence avait été commis par le capitaine de la « Franconia » à bord du navire allemand, concluait :

---

(1) Cas., 2 juin 1825, S. 1825, 27, 130.
(2) Cas., 10 janv. 1873, D. 73, I, 41.
(3) Cas., 19 avril 1888, D. 88, I, 284.
(4) Clunet, 1877, 161.

« Il est de principe que la haute mer est de droit ouverte aux navires de tout pays. La liberté de la navigation est un fait reconnu par tous les Etats civilisés. Comme corollaire de cette proposition on doit admettre que tout navire marchand est *soumis uniquement aux lois de son pavillon* ».

En d'autres termes la Cour des Cas Réservés affirmait l'incompétence des tribunaux anglais pour connaître pénalement d'un abordage hauturier commis par un capitaine étranger sur un navire étranger.

Cette conception de l'exclusivité des lois du pavillon eut l'occasion d'ailleurs d'être consacrée en droit international par une sentence du célèbre jurisconsulte russe : de Martens. Cette sentence présente sur les précédentes un intérêt capital : elle n'est plus une décision de droit interne, elle crée une jurisprudence internationale. Un Anglais, Carpenter, qui commandait le vapeur britannique « Costa-Rica Packett » avait trouvé, abandonnée en haute mer au large des Indes Néerlandaises, une pirogue chargée. Il s'en appropria la cargaison. Trois ans plus tard, relachant dans un port des Indes Néerlandaises, il y fut arrêté, inculpé de vol et incarcéré. Le gouvernement britannique protesta en soutenant que le capitaine anglais d'un navire ne relevait que des juridictions anglaises pour les faits commis en haute mer. Le gouvernement hollandais répondit en justifiant sa compétence. Le délit selon lui n'avait pas été commis sur le territoire britannique mais sur le territoire hollandais puisque le vol de la cargaison n'avait pu avoir lieu qu'à bord de la pirogue.

L'affaire fut soumise à l'arbitrage de M. de Martens qui déclara : « Considérant.. qu'en haute mer même les navires marchands constituent des parties détachées du territoi-

re de l'Etat dont ils portent le pavillon et en conséquence ne sont justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives... que la souveraineté de l'Etat et l'indépendance de ses autorités judiciaires ou administratives ne sauraient prévaloir jusqu'à supprimer arbitrairement la sécurité légale qui doit être garantie tant aux étrangers qu'aux regnicoles sur le territoire de tout pays civilisé.

« Attendu que la pirogue flottant à l'abandon en haute mer et arrêtée en janvier 1888 par le sieur Carpenter, capitaine du « Costa Rica Packett », fut saisie par celui-ci incontestablement en dehors de la mer territoriale des Indes Néerlandaises, que l'appropriation de la cargaison de la dite pirogue par le sieur Carpenter ayant eu lieu en pleine mer n'était justiciable que des tribunaux anglais, mais nullement des tribunaux hollandais » (1).

Cette conception devait être consacrée au traité de Montevideo du 23 janvier 1889 (2).

Paragraphe 3. — *Ses applications législatives*

Nous venons d'étudier le principe de la compétence exclusive des tribunaux de l'Etat dont le navire, sur lequel a été commis le délit d'abordage poursuivi, bat le pavillon. Quelles sont les législations qui, aujourd'hui, le consacrent ? M. Altamira, juge à la Cour de La Haye, lors de l'affaire du « Lotus » les énumérait ainsi dans son opinion dissidente (3) : Allemagne, sauf pour les contraventions ; Etats-Unis, Espagne, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Paraguay, République Dominicaine et Siam

(1) de Martens, Nouveau Recueil Général, 2e série, tome 23, 808.
(2) Id., tome 18, 432.
(3) Dor, 17, 114.

Sans doute chacune de ces législations apporte-t-elle des exceptions à ce principe. Ces exceptions ne concernent que des crimes ou des délits d'une particulière gravité : tels les crimes attentatoires à la sûreté de l'Etat ou les contrefaçons de monnaie (ce sont en France celles de l'article 7 du Code d'instruction criminelle), elles n'ont aucun rapport avec la matière qui nous occupe.

Une question pourrait alors se poser : De telles législations affirment la compétence exclusive de leurs tribunaux sur les navires qui battent leur pavillon. Mais supposons que le délinquant soit un étranger, ne devront-elles pas admettre une compétence concurrente, celle des tribunaux nationaux de ce délinquant ? Nous croyons pouvoir passer outre à notre étude et écarter une difficulté certaine mais étrangère à nos préoccupations : c'est qu'en effet aujourd'hui tous les Etats sans exception imposent aux navires qui battent leur pavillon d'avoir un Etat-Major entièrement et un équipage presqu'entièrement national.

Nous n'avons cependant pas épuisé toutes les difficultés. Il en reste une qui, nous allons le voir, est particulièrement délicate. Nous venons d'énumérer un certain nombre de législations qui refusent toute compétence aux tribunaux étrangers pour connaître des délits commis sur leur territoire et donc sur les navires qui le prolongent. Nous en déduisons avec certitude que le délit d'abordage ne relève pénalement que des Tribunaux du pavillon sous lequel il a été commis. Mais sur quel navire peut-on dire qu'est commis le délit d'abordage ? Il n'y aurait eu aucune difficulté si l'activité délictuelle produisait ses résultats là où elle était émise. Mais pour l'abordage il n'en est pas ainsi. La manœuvre défectueuse est ordonnée sur

le navire abordeur, et le navire abordé est, le plus souvent, de beaucoup le plus gravement endommagé. Où localiser le délit ? Au lieu de l'activité ou au lieu du résultat ? Les juristes ont imaginé de nombreux systèmes. Nous nous bornerons à indiquer la position prise par chaque législation.

Remarquons d'abord que la solution pourrait être différente selon la poursuite à laquelle l'abordage va donner lieu. La plupart des législations localisent les délits intentionnels au lieu du résultat. C'est là en effet que leur auteur a voulu les commettre. C'est la position qu'adopteraient ces législations si l'abordage était poursuivi comme une manœuvre consciente. Nous avons déjà dit qu'il n'en était jamais ainsi. L'abordage ne peut être poursuivi que comme imprudence ou comme manœuvre défectueuse et involontaire.

Certaines législations prétendent alors que de tels délits ne peuvent être localisés qu'au lieu de l'activité. C'est ce qu'a prétendu la Cour des Cas Réservés dans l'affaire de la « Franconia » : « Pour soutenir que les tribunaux anglais étaient compétents on a dit que la victime était à bord d'un navire anglais au moment où elle a succombé par l'effet direct et immédiat de l'abordage et qu'en fait l'homicide avait été commis à bord d'un navire anglais. Qu'il résulte de l'instruction que l'accusé n'avait pas l'intention de nuire au « Strathclyde », à son équipage et à ses passagers. Le capitaine de la « Franconia » a été coupable d'imprudence ; il a manqué d'habileté, de connaissances professionnelles, mais l'événement qui a causé mort d'homme n'est ni son fait, ni la conséquence immédiate et directe de son fait. Il n'a pas abandonné le pont du navire ni lancé aucun projectile sur l'autre navire. On

ne peut dire qu'il ait été soit réellement, soit fictivement sur le pont du navire anglais. L'argument manque donc en fait. Il est donc incontestable que l'acte délictueux a été commis sur un navire étranger ».

C'est la position adoptée par la législation et la jurisprudence françaises. Elle fut adoptée par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans un arrêt du 24 mars 1885 rendu dans l'affaire de « l'oncle Joseph » (1).

Le 24 novembre 1880, en Méditerranée, à la hauteur de La Spezzia, le navire français « Oncle Joseph » et le navire italien « Ortiglia » s'abordèrent. « L'Oncle Joseph » périt corps et biens entraînant la perte de deux cents passagers. L' « Ortiglia » sauva les survivants et les débarqua à Livourne, où il se réfugia lui-même pour se faire radouber. Les autorités judiciaires italiennes arrêtèrent les capitaines des deux navires et les renvoyèrent devant le tribunal correctionnel de Livourne sous l'inculpation d'homicide par imprudence. Le tribunal acquitta le capitaine de l' « Ortiglia », mais il déclara coupable Renucci, capitaine de l' « Oncle Joseph » et de nationalité française, qui fut condamné à 4 mois de prison. Renucci avait cependant soutenu l'incompétence des juridictions italiennes à connaître d'un délit commis sur un navire français par un Français. Sur appel, la Cour de Lucques, puis sur pourvoi, la Cour de Cassation de Florence (2), confirmèrent le jugement.

La veuve d'une des victimes cependant, domiciliée à Marseille, actionna en responsabilité devant le Tribunal de Commerce de Marseille l'armateur de l' « Ortiglia ». Le Tribunal de Marseille se reconnut compétent, déclara

(1) Aix, 24 mars 1885, S. 1887, II, 217 ; C. P. J., I, ; op. cit. 44, 45, 53, 54, 130, 233, 255.

(2) Florence, Cassation, 22 av. 1882, R. 1885, 416.

le capitaine de l' « Ortiglia » coupable de l'abordage et condamna son armateur à des dommages-intérêts. Le défendeur fit appel ; il soutenait l'incompétence, mais il arguait aussi du jugement de Livourne et de l'arrêt de Lucques et il opposait l'exception de chose jugée.

La Cour d'Aix cependant confirma le jugement et dans son arrêt contesta la compétence des juridictions italiennes à l'égard de Renucci :

« Attendu au surplus que les sentences de la justice italienne ne sauraient avoir en France aucune efficacité et notamment y servir de fondement à l'exception de la chose jugée qu'à la condition d'émaner d'un juge compétent ;

« Attendu qu'il convient d'examiner si le tribunal de Livourne était compétent ;

« Attendu que le contraire est certain ;

« Attendu que le prétendu délit ayant été commis en pleine mer sous pavillon français, Renucci n'était pas justiciable du Tribunal de Livourne et ce, nonobstant l'article 435 du Code de la marine marchande du Royaume d'Italie qui est applicable exclusivement aux navires et aux marins de ce Royaume ».

La formule employée par la Cour est très nette. C'est un principe identique, on s'en souvient, qu'avait appliqué de Martens dans la sentence du « Costa Rica Packett ». Le mémoire hollandais avait affirmé la compétence hollandaise, le délit ayant été commis dans une pirogue hollandaise. De Martens écarta l'objection et conclut à la seule compétence des juridictions britanniques. Cette décision était d'autant plus intéressante que le délit était intentionnel.

Les auteurs et les commentateurs ne manquent pas de signaler les avantages de cette pratique. L'abordage, dé-

lit d'imprudence, est essentiellement une infraction aux règlements nautiques. Ce sont des règlements nationaux. Seul le juge national peut vraiment bien apprécier la gravité de la faute.

Des conceptions opposées conduisent au contraire à localiser le délit au lieu du résultat de l'activité poursuivie. Selon certains ce serait notamment le principe qui dirigerait la législation américaine. Elle adopterait la théorie de la « constructive présence » fondée sur une fiction « enfantine » (1), selon laquelle le délinquant est toujours censé avoir agi dans la localité et au moment où le résultat de son acte s'est produit (2).

D'autres législations aboutissent à un résultat identique. Elles adoptent ce que les juristes appellent « la théorie du but immédiat ». Cette conception, défendue par une doctrine nombreuse, ne peut guère alléguer qu'un seul précédent. Les arrêts rendus par les juridictions italiennes à propos de l'affaire de l' « Ortiglia » ne peuvent en effet être invoqués, la législation italienne n'ayant jamais consacré le principe de la compétence exclusive du Tribunal du « forum delicti ».

La décision alléguée est un jugement du Tribunal de Bruges du 21 février 1914, rendu dans l'affaire du « West-Hinder » (3).

Dans la nuit du 14 au 15 décembre 1912, l'allège « Munnie » remorquée par le vapeur allemand « Exbatana » aborda et coula le bateau-phare belge « West-Hinder » mouillé dans la mer du Nord au large d'Osten-

(1) Travers, Droit International public, 112.

(2) Canonne, op. cit., p. 125, vg. ses références.

(3) C. P. J. I., op. cit. 52, 53, 130, 162, 167, 233, 235, 258, 262, 264; Clunet, 1914, 1.328, L'affaire du « West Hinder » ; de Ryckère, Revue Internationale de Droit public 1928, p. 207-241.

de. Le bateau-phare sombra, entraînant ses dix hommes d'équipage.

Wreesmann, capitaine de l' « Exbatana », fut poursuivi devant le « Seeamt » d'Hambourg et déclaré seul responsable. Le parquet de Bruges, malgré la condamnation du « Seeamt », le renvoya devant le Tribunal Correctionnel de Bruges. Celui-ci se posa la question de savoir où il convenait de localiser le délit pour en déduire les tribunaux compétents. Il y répondit ainsi :

« Quant au point de vue de savoir si le délit mis à charge du prévenu a été commis à bord du « West-Hinder » ;

« Attendu que ce délit se compose de deux éléments essentiels :

1° Le fait d'imprudence à bord de l' « Exbatana » ;

2° La mort de l'équipage du « West-Hinder » ;

« Que, sans la réunion de ces deux éléments, il n'existe pas de délit ;

« Attendu que, d'après les faits de la prévention, les fausses manœuvres ordonnées par le prévenu ont été la cause directe de la collision entre l'allège « Minnie » et le « West-Hinder » ; que par conséquent les derniers faits se sont produits sur le territoire belge où le délit s'est consommé ».

« Attendu qu'il s'ensuit que les Tribunaux allemand et belge apparaissent bien comme étant également compétents, ratione loci, pour connaître des faits, d'après que l'on considère, soit les mesures prises par le prévenu, soit l'objectivité du délit, puisque dans chacun de ces pays un des éléments essentiels du délit s'est réalisé ».

Le jugement conclut que le délit peut donc être localisé sur l'un ou l'autre des deux navires. Il est la seule sentence rendue en la matière. L'appel interjeté fut suspendu par la guerre et devint sans objet à la suite de l'amnistie générale de 1919.

Cette position intermédiaire entre les positions américaine et anglo-française sera adoptée par les autres législations. C'est notamment celle qu'adopte l'Allemagne (1) depuis un arrêt du Reichgericht du 17 juin 1892. L'article 29 du projet de code de 1897 disposait « un acte punissable est commis en tout lieu où le fait qui est l'objet du délit s'est produit en tout ou en partie ou, en cas de tentative, où il devait se produire ».

Cette conception de l'exclusivité de la compétence nationale semblait devoir exclure toute difficulté. Un seul Tribunal devait connaître du délit. Celui du navire sur lequel il a été commis. Un conflit de concurrence cependant devient à craindre lorsque deux législations localisent précisément le délit d'une manière opposée. En l'absence d'une disposition internationale le capitaine d'un navire, comme le capitaine de l' « Exbatana », est passible d'une double poursuite.

Nous allons examiner maintenant une théorie dont les conséquences sont plus redoutables.

Sous-Section 3. — *Le système dit de la « Personnalité passive »*

Une autre conception de la loi pénale conduit à affirmer que la compétence pénale ne saurait appartenir exclusivement à l'Etat du pavillon et qu'au contraire d'au-

(1) Canonne, op. cit., 130.

tres compétences peuvent ou doivent s'exercer concurremment à cette première compétence. Autrement dit, elle reconnaît à la loi pénale une efficacité qui déborde le cadre des limites territoriales pour s'exercer à l'encontre d'un délit commis sur un territoire étranger par un étranger. C'est avec ses diverses nuances la conception dite « de la personnalité passive ».

Paragraphe 1. — *Bases doctrinales*

D'après certains auteurs la compétence pénale devrait être universelle. L'Etat a pour mission de réaliser l'idéal de justice conforme à la nature raisonnable de l'homme. Lorsqu'il châtie un délinquant, il obéit à une loi supérieure aux Etats ainsi qu'aux individus, quels que soient le lieu et les circonstances de l'infraction (1). C'est cette théorie qui a par exemple inspiré les dispositions pénales des articles 227 et 228 du traité de Versailles sur la responsabilité de l'Empereur d'Allemagne dont ils prévoyaient la mise en accusation. Il n'y a cependant jusque là que la constatation d'une nature particulière de la loi pénale. On cherche à expliquer cette nature par deux ordres d'arguments.

Les premiers sont déduits d'une considération pratique. Il est, dit-on, de l'intérêt de tous les Etats qu'un délit ne reste pas impuni. Si cependant seul l'Etat, sur le territoire duquel ce délit a été commis, est compétent pénalement, le délinquant pourra échapper à toute poursuite en quittant cet Etat. Il faut éviter cela. Il faut le punir d'abord pour éviter qu'il n'aille ailleurs commettre d'autres infractions, ensuite pour éviter de tenter d'autres individus par une impunité scandaleuse.

(1) Canonne, op. cit., 145.

L'on ajoute que le devoir le plus impérieux de l'Etat est de protéger ses ressortissants où qu'ils se trouvent. L'un d'eux a-t-il été à l'étranger la victime d'un délit, si le délinquant vient à se trouver sur le territoire national de sa victime, les Tribunaux devront le saisir et rendre justice à leur ressortissant.

Cette conception pourrait se heurter à un sérieux argument: mais, dira-t-on, comment un Etat pourra-t-il connaître un tel délit ? Il n'a pas le pouvoir de légiférer au-delà de ses frontières. Sa loi pénale ne peut s'occuper que des actes commis à l'intérieur de son territoire. Si l'on admettait le contraire, si l'on pouvait légiférer pour des actes commis sur le territoire d'autres Etats, il y aurait atteinte à la Souveraineté Nationale de ces Etats. Les auteurs répondent par une distinction : Il y aurait effectivement atteinte à la souveraineté territoriale des autres Etats s'il s'agissait de « procéder à des actes d'exécution sur le territoire d'autrui » (1) ; mais, ajoute Fedozzi, « le pouvoir de commander n'est pas limité au territoire : au contraire, l'Etat peut légitimement adresser ses ordres aux citoyens et même aux étrangers en dehors de son territoire ». Bien plus, il y aurait atteinte à la Souveraineté Nationale d'un Etat si on lui contestait la possibilité d'exercer sa compétence sur les étrangers qui séjournent sur son territoire. « La juridiction de l'Etat, entendue dans le sens du pouvoir de soumettre à ses Tribunaux des personnes et des choses, s'étend aux limites de son territoire mais s'arrête là », dit M. Nyhohlm, dans son opinion dissidente à l'arrêt du « Lotus ». Et il ajoute:

(1) Fedozzi, Publications de la Cour de La Haye, série C., R., II, 373.

« à l'intérieur de ses frontières le droit de juridiction de l'Etat est exclusif » (1).

Ainsi tout Etat pourra porter à ses Tribunaux le délit commis à l'étranger par un étranger contre un de ses ressortissants, dès que le délinquant pourra être appréhendé sur le territoire national.

Paragraphe 2. — Les applications législatives

Cette conception ne peut invoquer à son appui aucun précédent de droit international (2). Mais elle a été consacrée par de nombreuses législations.

M. Altamira (3) les a répartis en deux groupes.

Certains Etats adoptent une conception très large. Ils consacrent cette théorie à titre principal. Ce sont : l'Italie, la Turquie, la Chine, le Mexique, la Finlande, le Guatémala, le Japon, la Norvège, le Vénézuéla et les projets grecs et yougoslaves.

Citons à titre d'exemple, l'article 6 du Code Pénal turc ; il dispose : « Quand un étranger commet contre un Turc en pays étranger un acte susceptible d'entraîner pour son auteur, d'après les dispositions du Code Pénal turc, un emprisonnement de plus d'un an, cet étranger sera jugé par les Tribunaux et conformément aux lois pénales de Turquie s'il est trouvé sur le territoire turc ».

Certains Etats, par contre, n'exercent cette compétence qu'à titre subsidiaire. Ils reconnaissent la situation privilégiée de l'Etat du forum delicti auquel ils ne contestent pas une compétence principale. Ils lui laissent donc le temps nécessaire pour exercer toutes poursuites. Ils sa-

(1) Dor, op. cit., 112.
(2) Canonne, op. cit., 178.
(3) Altamira, Dor, 17, 114.

tisferont aux demandes d'extradition qu'au besoin ils provoqueront. Et si cet Etat exerce effectivement ses poursuites, ils se tiendront pour satisfaits. Ce n'est qu'au cas d'inaction des Tribunaux compétents, en vertu du principe de la territorialité, qu'ils exerceront leur compétence. Ces Etats, peu nombreux, sont l'Argentine, le Brésil, la Hongrie, certains cantons suisses et l'Autriche (si toutefois sa législation a survécu à son indépendance).

Cette dernière conception ne peut donc entraîner aucun conflit de compétence. Il n'en est pas du tout de même de la précédente qui doit implicitement reconnaître la possibilité de plusieurs poursuites compétentes. Supposons — c'était le cas de l'abordage entre le « Lotus » et le « Boz-Kourt » — qu'un navire français aborde un navire turc. Le capitaine français est passible d'une double poursuite. Mais supposons que le navire abordé transporte des passagers de nationalités différentes : Italiens, Norvégiens, Japonais, Grecs. Voilà ce capitaine en butte à autant de poursuites qu'il y aura de nationalités différentes et sous le coup d'une arrestation à chaque escale en un port italien, norvégien, japonais, etc... Un conflit de compétence est inévitable. Nous devrons nous demander comment il pourrait être résolu.

Auparavant cependant nous nous demanderons si des circonstances particulières ne vont pas justifier une compétence exceptionnelle.

Sous-Section 3. — Des compétences fondées sur des circonstances de fait exceptionnelles

Ces compétences sont revendiquées pour deux raisons : soit par les autorités judiciaires du port de refuge, soit en raison d'une indivisibilité ou d'une connexité.

Paragraphe 1. — *Compétence du Tribunal du port de refuge*

Cette compétence a été fréquemment défendue en doctrine. Les arguments ne manquent pas. Benfante, dans son ouvrage sur l'abordage, écrit (1) : « Si la collision est survenue en haute mer, l'action pénale doit être portée devant la juridiction du lieu du premier abord du navire abordé ou de son équipage quand le navire a péri, ou bien devant la juridiction du lieu où le navire présumé en faute s'est réfugié ; et non seulement ces Tribunaux connaissent de l'action mais en se prononçant ils appliquent la loi de leur pays. En effet, c'est dans le lieu du premier abord que la vive impression du délit commis se manifeste ; c'est dans ce lieu même que l'ordre public a été troublé pour la première fois. Là, partant, tel fait doit être réparé et c'est le juge local qui doit évoquer à soi cette action. »

La doctrine est d'ailleurs divergente. La compétence résulte pour les uns de la simple relâche sans qu'un lien de causalité relie la relâche et l'abordage. Ces auteurs considèrent généralement d'ailleurs qu'il s'agit d'une compétence principale (2). D'autres, au contraire, exigent la présence de ce lien de causalité : le port de relâche doit être le port de refuge, et le refuge doit être rendu inévitable par l'abordage. Il ne s'agirait plus d'ailleurs que d'une compétence subsidiaire.

« Quant à faire de la compétence du judex deprehensionis une compétence principale, c'est là une conception

(1) Benfante l'urto di navi, cité par Fedozzi, op. cit., 393.
(2) Fedozzi, op. cit., 393 ; Gidel, op. cit., I, 271.

anarchique, contraire à toute organisation rationnelle de la compétence », a écrit M. Gidel (1).

Cette compétence qui ne peut invoquer en sa faveur que des considérations pratiques, telle la facilité de l'enquête, a été adoptée, nous l'avons vu, par quelques législations pour l'action civile. A propos de l'action pénale, elle ne peut invoquer qu'un précédent : ce sont les trois décisions italiennes rendues à propos de l'abordage de l' « Ortiglia ». Le Tribunal de Livourne s'était déclaré compétent pour connaître de l'action civile contre l'armateur français et de l'action pénale contre le capitaine français de l' « Oncle Joseph », en vertu de l'article 873 du Code de Commerce, qui prévoyait en cas d'abordage la compétence du Tribunal du port de refuge ou du port de la première escale. Cette décision fut confirmée par la Cour de Lucques d'abord, puis par la Cour de Cassation de Florence.

Elle a été invoquée de nouveau par le gouvernement turc pour justifier à titre subsidiaire sa compétence contre l'auteur présumé de l'abordage du « Boz Kourt », un lieutenant français. Elle avait cependant été formellement condamnée dans les Résolutions de La Haye de 1898. L'article 29, alinéa 2, dispose :

« Les faits délictueux commis sur un navire de commerce en pleine mer ne rentrent pas dans la compétence de l'autorité du port étranger où il aborde. »

Cette condamnation s'explique : Les raisons pratiques invoquées sont certaines, mais on risque de créer encore un conflit de compétence. Ce serait d'abord ajouter une unité à une liste de Tribunaux qui peut déjà être fort longue. Il y a un autre danger. M. Gidel le signale en rap-

(1) Gidel, op. cit.

portant l'opinion de Benfante que nous avons reproduite. Il écrit, en effet : « Si les deux navires en collision abordent dans des ports d'Etats différents, Benfante admet-il la compétence de chacun des deux Etats de refuge ». (1)

Paragraphe 2. — Compétence en raison de l'indivisibilité ou de la connexité

L'abordage produit ses effets le plus souvent sur les deux navires. Lorsqu'un Etat poursuit un de ses ressortissants à raison d'un abordage, ne peut-il pas poursuivre en même temps le capitaine de l'autre navire, s'il se trouve sur son territoire, en alléguant la connexité ou l'indivisibilité qui existe entre les actes de l'un et de l'autre.

C'est encore une des prétentions qu'émit le gouvernement turc. Remarquons qu'un Etat ne pourrait prétendre agir ainsi si sa législation n'admettait que la compétence exclusive des juridictions du « forum delicti ». Si la législation, au contraire, admet le principe d'une compétence concurrente, ne peut-on pas faire produire en droit international à l'indivisibilité ou la connexité, les effets qu'elles produisent en droit interne ? Toute la question est de savoir si l'on peut étendre au droit international ces règles de droit interne. Elle est très discutée. Les jurisprudences sont très divergentes. Signalons seulement que la jurisprudence française l'a admis à deux reprises : la Cour de Cassation, le 12 mars 1909 (2) et la Cour de Paris, le 12 mars 1918 (3). Mais il s'agissait d'affaires très exceptionnelles ; l'arrêt de 1908 concerne l'assassi-

(1) Gidel, op. cit., 280.
(2) Cassation, 12 mars 1909, S. 1910, I, 273.
(3) C. revision, Paris, 12 mars 1918 ; Gaz. Pal., 26 mars 1918.

nat d'un Français à Casablanca avant le débarquement des troupes françaises et la seconde l'affaire Bolo. On peut se demander si nos Tribunaux n'ont pas été guidés par le souci d'affirmer une compétence qu'ils pensaient nécessaire à l'intérêt national.

Quoi qu'il en soit, on voit l'extrême diversité des législations. Un conflit de compétence peut se produire. Comment le régler ? Une disposition de Droit International s'impose-t-elle ?

Section II

Le conflit de compétence

Les dispositions législatives sont trop contradictoires pour qu'à la suite de tout abordage plusieurs Etats ne puissent pas prétendre exercer concurremment leur compétence pénale. Que se produira-t-il alors ? On peut aboutir, comme lors de l'abordage entre l' « Ortiglia » et l' « Oncle Joseph », à deux décisions opposées, selon qu'elles sont rendues par les juridictions italiennes ou par les juridictions françaises. C'est une justice, on en conviendra aisément, un peu sommaire et peu satisfaisante. La vérité au-delà des Alpes n'est pas forcément erreur en deça et réciproquement. On peut voir ensuite le capitaine responsable poursuivi devant les juridictions de son pavillon et condamné, tel le capitaine de l' « Exbatana », devant le Seeamt d'Hambourg ; puis, à la faveur d'une escale dans l'Etat de ses victimes, arrêté par les autorités judiciaires de cet Etat, poursuivi et condamné une seconde fois pour un même fait. S'il s'était agi non pas d'un bateau-phare mais d'un important pa-

quebot, le capitaine eût été à chaque escale sous le coup d'une autre poursuite ! Le mieux aurait été pour lui de ne plus jamais dépasser les frontières de sa Patrie. La solution, cette fois-ci, est véritablement anarchique et contraire à toutes les exigences du commerce international. Elle appelle une réglementation internationale. Sur quelles bases ?

Encore jusqu'à présent nous sommes-nous trouvés en présence de conflits d'intérêt privé en quelque sorte. En sera-t-il toujours ainsi ? L'Etat peut prendre fait et cause pour son ressortissant et s'opposer à de nouvelles poursuites. Il y aura conflit. Comment le résoudre ?

On peut se demander si le droit international ne donne pas la clef du problème ? des principes du droit international ne viennent-ils pas consacrer une des prétentions en présence et lui attribuer en quelque sorte une suprématie sur les autres ? Quelle est la valeur de chacune de ces prétentions en droit international ? Sont-elles toutes également défendables ?

La réponse à ces questions nous sera fournie par un arrêt de la Cour Permanente de Justice Internationale de La Haye. Elle eut, à propos de l'affaire du « Lotus », à connaître de la question. Or, son rôle est de « prononcer le droit pour les cas soumis à sa juridiction » et ensuite, le cas échéant, « d'élucider les questions posées par le litige ». C'est la mission qu'elle eut à remplir à propos de la compétence pénale en matière d'abordage. Nous allons étudier et apprécier son arrêt (1).

---

(1) Voir Publications de la Cour de La Haye, séries A. et C. B. II, ainsi que Dor, 17, 1 à 150, Cavaré, op. cit. ; Gidel, op. cit., I, 257.

Sous-Section 1. — *L'affaire du « Lotus » devant la Cour Permanente de Justice Internationale*

Paragraphe 1. — *Les faits* (1)

Le 2 août 1926, un abordage se produisit en Mer Egée, à six milles du cap Sigri, entre le paquebot français « Lotus » et le charbonnier turc « Boz-Kourt ». Lors de l'événement, le paquebot français était commandé par le lieutenant Demons. Celui-ci avait manœuvré conformément aux prescriptions du règlement de 1897. « Ayant aperçu le vapeur turc par tribord, il vint sur ce bord pour s'écarter de la route suivie par le vapeur, de manière à passer derrière lui. Le « Boz-Kourt », au lieu de continuer sa route conformément au règlement précité, vint alors en grand sur bâbord. Pour essayer de l'éviter, le lieutenant Demons fit stopper immédiatement les machines et mettre celles de tribord en arrière en route pour accélérer le mouvement de giration sur la droite. Malgré cette manœuvre, le « Boz-Kourt » continuant son évolution sur la gauche vint présenter flanc tribord à l'étrave du « Lotus » et fut coupé en deux. »

La manœuvre du « Lotus » avait été parfaitement régulière. On ne pouvait reprocher au lieutenant Demons que d'avoir négligé de siffler pour indiquer qu'il allait sur tribord, ce qui est prescrit par les Règlements internationaux. Le navire turc par contre, dont le Commandant ne possédait aucun brevet de navigation, commit toutes les fautes possibles et répondit à chaque manœuvre par une manœuvre identique. L'abordage fut ainsi rendu inévita-

(1) Voir Lettre du Ministre des Travaux Publics à M. le Directeur de l'Inscription Maritime à Marseille, op. cit. Série C., 13, II, 285.

ble. Le « Boz-Kourt » sombra, engloutissant huit matelots sur les dix-huit de l'équipage.

Le « Lotus », après avoir recueilli les rescapés, continua sa route. Le 3 août il pénétra dans le port de Constantinople. Il devait en ressortir le 4 août et, à cet effet, il avait obtenu du capitaine du port un permis de départ. Brusquement, ce 4 août, à 11 heures, les autorités turques montèrent à bord du navire et procédèrent à l'arrestation du lieutenant Demons et de trois matelots qui, eux, furent relâchés quelques heures plus tard. Le lieutenant Demons fut emprisonné. Les autorités françaises protestèrent verbalement contre cette arrestation. Le point de vue du gouvernement français fut définitivement exprimé dans une note remise le 11 août au ministre des Affaires Etrangères Turc par le Chargé d'Affaires Français à Ankara. Ce dernier protestait contre l'arrestation du lieutenant Demons en raison de l'incompétence des Tribunaux turcs. Le délit ayant été commis en haute mer sur un navire français ne relevait, disait-il, que des autorités françaises. La note s'exprimait ainsi :

« L'abordage ayant eu lieu à 5 milles au Nord du Cap Sigri (Mytilène), c'est-à-dire, sans contestation possible en dehors des eaux territoriales et de la juridiction turque, les autorités turques n'ont *aucune compétence* pour exercer une poursuite pénale quelconque contre le personnel d'un navire français, exclusivement justiciable pour faits survenus en haute mer des Tribunaux français (1).

La position prise était donc, on le voit, très nette et s'appuyait sur le principe de la compétence exclusive des Tribunaux du « forum delicti ». Le ministre répondit

(1) Le Chargé d'affaires français à S. Exc. Tewfick Roudchi Bey, ministre des affaires étrangères, op. cit. 217.

d'abord qu'il ferait étudier la question puis, le 13 août, qu'il s'était prononcé en faveur de la libération immédiate du lieutenant Demons et qu'il intervenait dans ce sens auprès du ministre de la justice.

Cependant, malgré de nouvelles démarches, aucune libération n'intervenait. Le 18 août, une nouvelle note fut remise protestant contre une arrestation effectuée « en violation flagrante de toutes les règles et usages du droit maritime international » (1). C'était ériger en principe de droit international la conception de notre législation. M. Briand, alors ministre des affaires étrangères, intervint personnellement auprès de l'Ambassadeur de Turquie, le 25 août 1926. Il protesta de nouveau contre une arrestation que ne pouvaient justifier « les usages et principes juridiques » (2). Une nouvelle note du chargé d'affaires français précisait encore mieux la pensée de son gouvernement et la conception de sa législation :

« Mon gouvernement en est toujours à se demander sur quelle base juridique nouvelle une arrestation aussi surprenante pour toute personne quelque peu versée dans les questions de droit maritime a pu être ordonnée.

« C'est un fait établi et enregistré dans tous les ouvrages et manuels de droit que l'état-major et l'équipage d'un bateau (sic) sont, pour des crimes ou des délits commis hors des eaux territoriales, justiciables uniquement de leurs Tribunaux nationaux. Aucun précédent, à l'appui de la décision prise par le juge d'instruction qui, à Constantinople, s'est saisi de l'affaire, n'a pu être retrouvé ni cité » (3).

---

(1) Id. 218.
(2) Op. cit., 219.
(3) Id. p. 219-220.

Le gouvernement français pense donc, maintenant que le principe qui est à la base de sa législation est non seulement un principe de droit international mais encore le seul qui soit et soutenable et soutenu, ce que l'on apprendrait dans tous les manuels. Et il affecte de considérer la prétention turque comme véritablement inouie et sans fondement.

La note se poursuivait en rappelant que le lieutenant Demons était dans sa quatrième semaine de détention, et en priant les autorités turques de « faire cesser la poursuite illégalement intentée » et « d'obtenir que le lieutenant Demons enfin remis en liberté puisse s'embarquer sur le premier bateau (!) français en rade de Constantinople ». Elle réservait enfin le droit pour l'intéressé et sa Compagnie de poursuivre l'octroi d'une indemnité « pour cette mesure illégale ».

Jusqu'alors les autorités turques n'avaient répondu qu'évasivement aux prétentions françaises. Ce n'est que le 2 septembre qu'elles précisèrent nettement leur position. Le sous-secrétaire d'Etat turc aux affaires étrangères répondit ainsi à la dernière note française : « Je n'ai pas manqué de soumettre le point de conflit ainsi soulevé à une étude approfondie de la part des juristes qui sont arrivés à la conclusion que, tant au point de vue de la législation du pays qu'à celui des principes du Droit International, la compétence des juridictions turques en la matière est incontestable » (1).

La Turquie répond donc à la prétention française qu'à son avis rien ne lui interdit d'exercer sa compétence concurremment aux Tribunaux français et « Le Gouvernement de la République turque convaincu de la justesse de

(1) Id. 230.

sa thèse ne se refuserait pas à ce que le conflit de juridiction soit porté devant la Cour de La Haye ».

Entre temps, le 15 septembre, le lieutenant Demons fut condamné à 80 jours de prison et 22 livres d'amende.

Le Gouvernement français ayant donné son assentiment à la proposition turque l'affaire fut soumise à la Cour de La Haye en vertu et sur les bases d'un compromis signé à Genève le 12 octobre.

Paragraphe 2. — Les thèses en présence

Ce compromis précisait les points sur lesquels l'avis de la Cour était sollicité, c'est la raison pour laquelle il nous semble utile d'en reproduire les dispositions essentielles.

« La Cour Permanente de Justice sera appelée à statuer sur les questions suivantes :

1° La Turquie a-t-elle contrairement à l'article 15 de la convention de Lausanne du 24 juillet 1923, relative à l'établissement et à la compétence judiciaire (1), agi en contradiction des principes du Droit International et, si oui, de quels principes, en exerçant à la suite de la collision survenue le 2 août 1926 en haute mer entre le vapeur français « Lotus » et le vapeur turc « Boz-Kourt » et lors de l'arrivée du vapeur français à Stamboul, en même temps que contre le capitaine du vapeur turc, des poursuites pénales connexes en vertu de la législation turque contre le sieur Demons, officier de quart à bord du « Lotus » au moment de la collision, en raison de la perte

(1) En toute matière, sous réserve de l'article 16, les questions de compétence judiciaire seront dans les rapports entre la Turquie et les puissances contractantes réglées conformément au principe du Droit International.

du « Boz-Kourt » ayant entraîné la mort de huit marins et passagers turcs » (1).

On voit que le problème que la Cour était appelée à résoudre était celui-là même que nous avions posé. M. Cavaré le résume d'ailleurs ainsi : « Quel est l'Etat compétent pour intenter des poursuites pénales en cas d'abordage maritime en pleine mer contre le commandant d'un des navires ? » (2).

Les représentants français et turcs déposèrent au Tribunal leurs mémoires et contre mémoires et développèrent leurs plaidoiries. L'agent du gouvernement français soutint l'exclusivité de la compétence territoriale. L'agent turc soutint au contraire l'existence d'une compétence concurrente.

A) *La thèse française* (3).

Elle consistait à prétendre que les principes généraux et la pratique du droit international avaient consacré un système : celui de l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon. Ce système posséderait seul une valeur internationale ; tous les autres ne seraient que des prétentions dénuées de toute valeur.

Cela ressortirait d'abord d'une constatation de fait. L'agent français, M. Basdevant, fit remarquer que les espèces jurisprudentielles, très nombreuses à propos de la compétence civile, étaient extrêmement rares lorsqu'il s'agissait de la compétence pénale. Il n'y voyait qu'une explication : c'est qu' « il s'était formé une coutume internationale », et que « la poursuite pénale ne se présente que

(1) Ibid., 34.
(2) Cavaré, op. cit., 150.
(3) Op. cit., 29, 137, 173, 245.

devant les Tribunaux dont la compétence est incontestable à savoir le Tribunal de l'Etat du pavillon » (1). On ne discutait pas une compétence qui aurait fait l'objet d'un accord unanime.

Cette compétence, d'ailleurs, la Turquie ne la contestait pas, mais elle prétendait pouvoir en exercer une autre concurremment. M. Basdevant se demande alors si le droit international permet l'exercice de cette compétence ou concurrente ou subsidiaire et il répond immédiatement : non.

En vertu de quoi en effet revendiquer cette compétence ?

En raison de la nationalité des victimes ? Mais le droit international n'a jamais reconnu la compétence judiciaire du pays de la victime. Quelques législations ont pu l'admettre ; elles sont contredites par les précédents les plus importants du droit international.

En raison de la connexité ou de l'indivisibilité existant entre les manœuvres des deux commandants ? Ce sont là des dispositions de droit interne qui n'ont, affirme M. Basdevant, aucune valeur en droit international.

D'un examen très approfondi des textes et des espèces l'agent français conclut à l'existence d'un principe : celui de l'exclusivité de la compétence des juridictions territoriales. La Turquie invoque une exception à ce principe, c'est à elle à en prouver l'existence.

B) *La thèse turque.*

C'est à ce dernier argument que répondit d'abord la thèse turque appuyée par trois consultations : celles des professeurs Mercier, Tedozzi et Diena (2). L'agent français

(1) Ibid., 49.
(2) Ibid., 224, 287, 350, 370, 393.

venait de dire : le droit international interdit en principe l'exercice d'une compétence autre que celle des Tribunaux de l'Etat du pavillon. La Turquie invoque une exception, qu'elle en prouve l'existence, qu'elle prouve l'existence d'une règle permissive. L'agent turc lui renvoie la balle et répond : chaque Etat peut faire tout ce que le droit international n'interdit pas formellement. J'exerce ma compétence, la France la conteste ; qu'elle prouve en droit international l'existence d'une règle prohibitive. Tant que cette preuve n'aura pas été apportée, rien ne peut limiter l'action de la Turquie.

La Turquie, ajoutait-il, est compétente à un triple titre. Si la Cour ne consacrait pas le premier, il resterait encore les deux titres subsidiaires.

1° Elle est compétente en raison de l'article 6 du Code pénal turc et parce qu'un Turc a été victime du délit. Cette disposition n'est d'ailleurs pas contraire au droit international ;

2° Elle est compétente parce que l'infraction, ayant produit ses résultats sur le « Boz-Kourt », doit être considérée comme ayant été commise en territoire turc ;

3° Elle est compétente enfin en raison de la connexité existant entre les manœuvres des deux commandants.

Paragraphe 3. — *L'arrêt*

Le 7 septembre 1927, par 6 voix contre 6, mais avec l'opinion prépondérante de son président, la Cour rendit son arrêt.

Elle commence par préciser la question qui lui est posée :

« La Cour est appelée à constater si, oui ou non, les principes du droit international s'opposent à ce que la Turquie, en vertu de sa législation, exerce des poursuites pé-

nales contre le lieutenant Demons. Ni la conformité de l'article 6 comme tel avec les principes du droit international, ni l'application de cet article par les autorités turques, ne forment l'objet du litige. C'est le fait même de l'institution des poursuites qui est considéré par la France comme étant en contradiction avec lesdits principes ».

La Cour aborde le fond du litige et elle constate qu'une proposition est hors de critique. Un Etat est certainement compétent pour connaître de tout délit commis sur son territoire : « La juridiction est certainement territoriale ». « Elle (la juridiction) ne pourrait être exercée hors du territoire sinon en vertu d'une règle permissive découlant du droit international coutumier ou d'une convention ». « Mais, poursuit l'arrêt, il ne s'ensuit pas que le droit international défende à un Etat d'exercer, dans son propre territoire, sa juridiction dans toute affaire où il s'agit de faits qui se sont passés à l'étranger ». C'est même, pense la Cour, le contraire qu'il faut constater. Le droit international laisse aux Etats, à cet égard, une liberté qui n'est limitée que dans quelques cas par des règles prohibitives ; c'est cette liberté qui « explique la variété des règles que ces Etats ont pu adopter sans opposition. Dans ces conditions, tout ce qu'on peut demander à un Etat, c'est de ne pas dépasser les limites que le droit international trace à sa compétence ».

Tel est, pour la Cour, le principe. Il autorise donc l'exercice d'une compétence fondée sur la nationalité de la victime. En est-il cependant de même en droit pénal ? La Cour pose la question et elle constate qu'effectivement « un principe différent pourrait s'expliquer par le lien étroit qui a longtemps existé entre la suprême juridiction pénale et la notion d'Etat ». De même à la base de toutes

les législations il n'est pas contestable que l'on trouve le principe de la territorialité de la loi pénale. « Il n'en est pas moins vrai, poursuit l'arrêt, que toutes ou presque toutes ces législations étendent leur action à des délits commis hors du territoire ». Quel sera aux yeux de la Cour le sort de ces extensions de compétence? Sont-elles conformes au droit international ?

La Cour constate d'abord que sur cette question on peut adopter deux positions : avec l'une, celle du gouvernement turc, on soutient que chaque Etat peut régler sa législation à sa convenance tant qu'il ne heurte pas un principe de droit pénal international. Avec l'autre, celle du gouvernement français, on soutient au contraire que toute législation est essentiellement territoriale et qu'il ne peut y avoir d'exceptions que celles qu'apporte expressément le droit international. Mais avec l'une ou avec l'autre le problème, prétend-elle, reste toujours le même ; en effet, si l'on adopte la seconde position, il faut prouver l'existence de la règle prohibitive alléguée. Il faut donc d'abord prouver que le droit international *interdit* d'apporter des exceptions au principe. Dans l'un comme dans l'autre cas, il faut rechercher de la même manière « si oui ou non le droit international comporte un principe en vertu duquel il aurait été interdit à la Turquie d'exercer, dans les circonstances de ce cas, des poursuites pénales contre le lieutenant Demons ». Autrement dit, on peut « réduire » les deux propositions et les ramener au même point : y a-t-il une règle prohibitive de la compétence turque ?

Le gouvernement français a soutenu l'existence de cette règle ; la Cour va examiner ses arguments.

L'agent français avait d'abord soutenu que le droit international excluait le système de « la personnalité pas-

sive » fondant la compétence des Tribunaux nationaux de la victime. Point n'est besoin d'examiner cette thèse, répond la Cour avec une extrême subtilité. « Elle ne saurait être invoquée que si le droit international défend à la Turquie de localiser le délit sur le vapeur turc ». Et rien ne s'oppose à ce que la Turquie le fasse. C'est même, pense la Cour, une solution non seulement adoptée par de nombreuses législations mais même admise en certains cas par le droit français. Du moment, par conséquent, que les effets du délit ont eu lieu sur le territoire turc, il est impossible de soutenir l'existence d'une règle de droit international interdisant à la Turquie d'exercer des poursuites contre le lieutenant Demons.

Le gouvernement français soutenait, en second lieu, que l'Etat du pavillon possédait une compétence exclusive sur tout ce qui se passe à bord d'un navire marchand en haute mer. « Sans doute, répond la Cour, les navires en haute mer ne sont soumis à d'autres autorités que celles de l'Etat dont ils portent le pavillon », mais, « si le navire en haute mer est assimilé au territoire dont il bat le pavillon », « il est placé dans la même situation que le territoire de l'Etat ». « Si donc un acte délictueux, commis en haute mer, produit ses effets sur un navire portant un autre pavillon ou sur un territoire étranger, il y a lieu d'appliquer les mêmes principes que s'il s'agissait de deux territoires différents et, partant, de constater qu'aucune règle de droit international ne défend à l'Etat dont relève le navire où les effets du délit se sont manifestés, de considérer ce délit comme s'il avait été commis dans son territoire et d'exercer des poursuites pénales contre le délinquant ».

Le gouvernement français, constate ensuite l'arrêt, a voulu cependant démontrer qu'une règle de droit international coutumier consacrerait le principe de la compétence exclusive des Tribunaux de l'Etat du pavillon. Sa démonstration n'a pas convaincu la cour. Cette dernière pense ,au contraire, que sur ce sujet la doctrine est aussi divisée et imprécise que la jurisprudence. L'agent français avait soutenu que le très petit nombre d'espèces permettait de conclure à une sorte de consentement tacite en faveur de la compétence de l'Etat du pavillon et de le faire, d'autant plus sûrement, qu'au contraire on plaidait beaucoup sur la matière de la compétence civile. La Cour ne veut pas retenir l'argument. Si les Etats, pense-t-elle, se sont abstenus en fait d'exercer des poursuites pénales, cela ne prouve pas qu'ils se sont reconnus obligés de le faire. Il n'y aurait de coutume internationale que si l'abstention était motivée par un devoir de s'abstenir. « La Cour concède cependant que les cas, dans lesquels la compétence exclusive de l'Etat du pavillon a été reconnue, semblent être plutôt des cas dans lesquels l'Etat étranger n'était intéressé qu'au titre de la nationalité de la victime, titre que la législation de cet Etat même ou la jurisprudence de ses Tribunaux, ne regardaient pas comme suffisants pour autoriser la poursuite d'un délit commis par un étranger à l'étranger ».

Dans ces conditions, le gouvernement français n'a pas apporté, pense la Cour, la preuve qu'elle exigeait d'une règle interdisant à la Turquie l'exercice de sa compétence. La Cour conclut donc « qu'aucun principe de droit international, dans le sens de l'article 15 de la convention de Lausanne du 24 juillet 1923, ne s'oppose à l'exercice des

poursuites pénales dont s'agit. En conséquence la Turquie, en intentant en vertu de la liberté que le droit international laisse à tout Etat souverain, les poursuites pénales en question, n'a pu, en l'absence de pareils principes, agir en contradiction des principes du droit international aux termes du compromis.

Sous-Section 2. — L'accueil et les critiques

La Cour de La Haye, suivant à son habitude les conclusions de M. Anzilotti qui peut être considéré comme son théoricien, reconnaissait donc la légitimité des prétentions turques ; elle approuvait la compétence exercée à l'encontre du lieutenant Demons. Normalement une sentence émanant d'une juridiction aussi qualifiée et d'une telle réputation, aurait dû entraîner une adhésion quasi-totale. L'arrêt fut cependant, dès sa lecture, en butte aux plus vives et aux plus violentes critiques. Il est en effet prévu dans les statuts de la Cour que les décisions sont rendues à la majorité et que les juges qui n'auront pas cru devoir se rallier à l'opinion de cette majorité, pourront, après la lecture de l'arrêt, exposer leurs opinions dissidentes. L'arrêt du « Lotus » ne fut rendu, on le sait, que par six voix contre six (1). Et ce qu'il faut appeler la minorité comprenait des juristes aussi célèbres et aussi compétents que M. Weiss, juge français, lord Finlay, juge anglais, M. Moore, juge américain, pour ne citer qu'eux. L'arrêt prononcé, chacun de ces six juges entreprit la lecture de son opinion personnelle. Aucune des critiques qu'appelait la base juridique de l'arrêt ne fut épargnée. Il y eut là une sorte de

(1) Peut-être conviendrait-il de parler d'une majorité de 7 voix contre 6, M. Moore ne s'étant opposé qu'aux motifs et non au résultat de l'arrêt

thème que devait par la suite développer tout un chœur de commentateurs et de juristes.

La discussion ne se cantonna pas sur le terrain juridique. L'affaire du « Lotus » avait vivement ému les milieux maritimes ; la solution de la Cour ne pouvait qu'accroître leur inquiétude. On observa tout de suite que tous les juges, appartenant à de grandes puissances maritimes, s'étaient opposés à cette solution. Cette identité de vue ne correspondait-elle pas à une conception identique des nécessités de la navigation. Ces nécessités, ajoutait-on, n'ont-elles pas été ignorées par des juges, tel le Président qui était Suisse, qui n'en soupçonnaient pas l'existence ? N'a-t-on pas sacrifié le particularisme incontesté du droit maritime aux principes du droit international ?

Ce sont ces critiques que nous allons étudier et reprendre sous deux rubriques différentes, selon que l'on se place du point de vue juridique ou du point de vue exclusivement maritime.

Paragraphe 1. — *L'arrêt et le droit*

L'arrêt du « Lotus » a donné naissance, tant en France qu'à l'étranger, à une littérature très abondante. Si intéressantes que puissent être les opinions des maîtres du droit international et du droit pénal, nous ne pouvons pas nous y arrêter. Nous n'étudions pas l'arrêt du « Lotus » pour lui-même, mais à propos du problème de la compétence pénale en cas d'abordage. Il nous importe surtout parce qu'il constitue une réponse à des questions en suspens et parce qu'il va influencer considérablement les tentatives d'unification conventionnelle de la matière. On comprendra donc que nous soyons contraints de limiter à

de brefs développements l'étude, si intéressante cependant, de la valeur juridique de l'arrêt. Nous nous arrêterons donc uniquement aux critiques formulées par les « opinions dissidentes » qui, non seulement sont les plus autorisées, mais encore qui sont à la base de toutes les autres et dont elles constituent l'essentiel.

Nous devons faire une remarque préalable : l'arrêt ne répond pas à la principale question posée. Nous nous étions demandé si parmi les diverses prétentions à la compétence, le droit international n'en consacrait pas une à l'encontre des autres. Il nous avait semblé que c'était aussi ce qui résultait du compromis de Genève. Les deux parties avaient convenu de demander à la Cour si la Turquie avait agi « en contradiction des principes du droit international ». Comme la Turquie justifiait son action, d'abord et surtout en se fondant sur l'article 6 de son Code Pénal, ne demandait-on pas à la Cour de dire si cet article était ou n'était pas en contradiction avec ces principes ? C'est bien ainsi d'ailleurs que l'avait entendu l'agent français. M. Basdevant avait consacré la plus grande partie de ses mémoire, contre-mémoire et plaidoirie à justifier le principe de l'exclusivité de la compétence des Tribunaux du « forum delicti » et à montrer qu'il était seul consacré en droit international. Or, en principe, la Cour n'a pas répondu à cette question. Elle a même déclaré expressément que, puisque l'un des autres titres de compétence invoqués par la Turquie lui paraissait justifié, elle n'avait pas à se demander si l'article 6 était conforme au droit international. C'était laisser en suspens la principale source de difficultés. On pourrait se demander d'ailleurs si l'arrêt n'est pas quelque peu contradictoire et si, en pratique, il ne serait possible d'en déduire un peu plus loin une réponse

toute différente. La Cour exigeait de la France la preuve d'une règle prohibitive de la compétence turque. Or l'agent français s'était attaché à montrer que cette compétence ne pouvait pas être fondée sur l'article 6, qu'il prétendait démontrer être contraire au principe du droit international. La Cour n'a-t-elle pas désapprouvé cette argumentation et, a contrario, consacré la solution opposée en concluant, sans faire aucune distinction, que la France n'avait pas apporté la preuve de cette règle prohibitive ? Il nous semble que cela pourrait être soutenu. De toute façon, en principe, la Cour n'a pas tranché la difficulté.

Quelles sont donc les principales critiques formulées.

On commence par contester le fondement de l'arrêt. La Cour exigeait de la France la preuve d'une règle de droit international interdisant à la Turquie l'exercice de sa compétence, et, trouvant que la France n'apportait pas cette preuve, elle la débouta. Mais où la Cour a-t-elle puisé cette exigence ?

Rien de tel n'était prévu au compromis. « L'on ne saurait, déclare lord Finlay, interpréter le compromis comme imposant à la France l'obligation de produire une règle précise qui interdirait les mesures prises par la Turquie. Si les poursuites turques n'étaient pas autorisées par le droit international, la Turquie a agi en contradiction des principes du droit international » (1).

Cette critique fut reprise par les autres membres de la minorité : MM. Weiss, Loder, Altamira ; M. Nyholm alla plus au fond des choses encore. « Le raisonnement de l'arrêt, écrit-il, paraît être qu'à défaut d'une règle de droit positif les rapports entre les Etats, dans la matière en li-

(1) Lord Finlay, Dor, 17, 88.

tige, sont régis par une liberté absolue. En poursuivant ce raisonnement on érige en principe du droit international public qu'à défaut de règle spéciale, la liberté s'impose. Mais il y a là une confusion. Il faut distinguer, en appréciant la situation existant en fait, entre ce qui n'est qu'un état de fait et ce qui constitue un droit international. Ce dernier ne saurait être créé que par des procédés spéciaux et ne peut donc être déduit d'une situation qui n'est que de pur fait (1)». Si nous avons si longuement cité cette opinion, c'est qu'elle nous amène à trouver dans l'arrêt une contradiction fondamentale. M. Basdevant avait allégué que le petit nombre d'espèces prouvait qu'il s'était formé en la matière une « coutume internationale ». Et la Cour avait répondu qu'une circonstance de fait, telle que le non-exercice de poursuites pénales, ne suffirait pas pour créer une coutume internationale. Il n'y aurait, disait-elle, de coutume internationale que si l'abstention était motivée par un « devoir de s'abstenir ». Elle pensait donc à ce moment là, comme M. Nyholm, qu'un droit international « ne peut être créé que par des procédés spéciaux et ne peut être déduit d'une situation qui n'est que de pur fait ». Ne vient-elle pas cependant, comme le relève M. Nyholm, de soutenir le contraire en exigeant de la France la preuve d'une règle prohibitive ?

La Cour, continuant son raisonnement, s'était dispensée d'examiner la valeur internationale de l'article 6 du Code Pénal turc. Dans le lot d'arguments présenté par la Turquie (M. Basdevant y voyait une preuve de la faiblesse de chacun d'eux), elle avait trouvé un titre suffisant pour justifier la compétence turque en localisant le délit au lieu de son résultat. Cette solution a été contes-

(1) Nyholm, Dor, 17, 93.

tée juridiquement. « Il est évident, disait M. Nyholm, que le lieu où un délit a été commis est forcément celui où s'est trouvé le coupable au moment de l'acte. Assimiler le lieu de l'effet et le lieu de l'acte est une fiction. Fiction qui se justifie si l'acte et l'effet se confondent... (dans de tels cas) où l'auteur du crime lui-même a l'intention de nuire à un autre lieu que celui où il se trouve. Mais le cas dont la Cour a dû s'occuper n'offre aucune ressemblance avec ces exemples. Il dépendra exclusivement de l'examen nautique, professionnel, des circonstances pour déterminer si la manœuvre est à considérer comme contraire aux règlements, ou imprudente sous quelque rapport, ou bien si quelque manœuvre imprévue de l'autre navire a concouru pour amener l'accident et cet examen appartient exclusivement aux autorités navales du pays de celui qui a commandé la manœuvre (1). Ce raisonnement semble convaincant. Ne pourrait-on pas penser d'ailleurs que la Cour aurait dû chercher à justifier son opinion sur une question moins discutée. Ce problème de la localisation du conflit est une source de discussions aussi vaines qu'interminables. Il est de ceux que le parler populaire qualifie très familièrement mais d'une manière très imagée de « bouteille à l'encre ». Un problème identique s'étant posé devant les juridictions allemandes, trois décisions furent rendues, localisant différemment le délit. Le Tribunal régional de Hambourg localisa le délit sur le navire abordeur. Sur appel, le Tribunal Supérieur hanséatique le localisa sur le navire abordé (2). Sur pourvoi le Tribunal d'Empire estima le délit commis sur les deux navires (3).

(1) Dor, op. cit., 80.
(2) Dor, 28, 56. Trib. Sup. hanséatique, 19 fév. 1932.
(3) Trib. d'Empire, 12 nov. 1932, id.

La localisation au lieu du résultat n'apparaît-elle pas comme une fiction au plus haut point discutable et pour le moins une base insuffisante pour fonder un arrêt d'une telle portée !

En évitant d'ailleurs d'apprécier la valeur internationale de l'article 6, la Cour n'a-t-elle pas manqué à sa mission ? C'est ce que pense M. Weiss. Il pensé que « la juridiction pénale de l'Etat a pour assise et pour limite l'étendue du territoire sur lequel l'Etat exerce sa souveraineté. Certaines exceptions ont pu être apportées... cette extension qui ne se limite pas toujours aux Nationaux et qui n'a rien de commun à proprement parler avec la Souveraineté de l'Etat en matière répressive dont elle serait plutôt la négation s'explique par des motifs spéciaux, tout à fait étrangers à l'affaire du « Lotus » et pour déployer tous ses effets, pour devenir une règle de droit international, elle aurait besoin, ainsi que le fait observer le département d'Etat aux Etats-Unis, dans son rapport sur l'affaire Cutting, « de l'assentiment général des Nations ou d'une convention expresse ».

Cette théorie de la personnalité passive, certains des juges de la Cour de La Haye n'hésitent pas à la condamner expressément. « Je trouve, dit M. Altamira, dans son opinion dissidente, d'autres motifs pour ne pas pouvoir accepter la consécration de la règle de la liberté absolue. Ces motifs sont puisés dans ce qui pour moi constitue la base de tout le régime juridique social : le respect des droits de la personnalité humaine. Ce respect doit primer tout. S'il fait défaut, tout le reste s'écroule et manque de raison juridique. Or, il est certain qu'un manquement au respect de ces droits se produit dans beaucoup de cas par le fait de contraindre un homme, surtout s'il n'est pas

criminel, à subir les effets d'une législation qu'il ignore, législation qui n'est pas de la Société dont il forme partie, qui lui serait appliquée par des juges tout à fait étrangers parce qu'il ne peut même pas se faire comprendre, parce qu'il ignore leur langue, leur mentalité juridique, les formes procédurales qu'ils emploient. »

Telles sont, très brièvement résumées, les principales critiques juridiques formulées contre l'arrêt de la Cour de La Haye. Les commentaires cependant ne se sont pas limités à cet ordre d'idées. On a bien vite constaté que les juges de la majorité appartenaient à des Etats continentaux ou sans marine, tel le Président, dont la voix prépondérante décida de l'arrêt, et qui était Suisse. Au contraire, les juges opposés relevaient tous d'Etats maritimes et fort intéressés aux choses de la mer. N'y avait-il pas dans cette répartition une raison profonde ? Ne nous trouvions-nous pas en présence d'une matière à laquelle des nécessités très spéciales donnaient un caractère particulier ? L'affirmative nous est dictée par l'accueil que les milieux maritimes ont fait à cette sentence.

Paragraphe 2. — L'arrêt du « Lotus » et les nécessités de la navigation

Peu importait après tout aux marins la valeur de l'arrêt du « Lotus » au regard des principes du droit international public. Le droit international public est une chose, le droit maritime en est une autre. Juste en droit international public, la solution de la Cour de La Haye pouvait se révéler contraire aux nécessités du commerce international et aux principes du droit maritime. Et les juristes précisément ont, avec les marins, pensé qu'il en était ainsi.

C'est que le droit maritime a toujours été une discipline très particulière.

Dans toutes les législations et à toutes les époques, il a fait l'objet d'une codification spéciale. Il a, en effet, une activité très originale, exposée à des risques qui lui sont propres. Cela explique que les principes du droit maritime ne soient pas toujours ceux du droit international. L'expression de nature particulière que nous avons employée peut sans doute prêter à équivoque. M. Bonnecase a dressé le bilan de ce qu'il appelle le « particularisme du droit maritime » et il a conclu à sa disparition progressive. Il est certes incontestable qu'avec la diminution des risques de la navigation et l'extension aux autres activités humaines de la pratique des assurances, certaines institutions propres au droit maritime aient disparu ou se soient généralisées. D'autre part, le particularisme dont M. Bonnecase s'est occupé est surtout formel, il concerne la forme, les sources, les caractères généraux du droit maritime. Malgré cela il subsiste un particularisme du droit maritime. La navigation reste une activité essentiellement autonome et originale. Elle a des nécessités et des besoins qui n'appartiennent qu'à elle, nous osons même dire qui sont transcendants à ceux des autres activités humaines. Ils subsistent intégralement malgré la véritable révolution que le progrès a fait subir à la navigation. Ce sont ces nécessités et ces besoins qui ont motivé l'existence d'une législation très spéciale, d'une législation composée d'institutions originales et animée de principes qui lui sont particuliers. En ce sens, le droit maritime est un droit particulariste. Mais ces nécessités et ces besoins ont-ils été pris en considération par la C. P. J. ?

L'arrêt de la Cour va d'abord à l'encontre de la condition juridique unanimement reconnue à la « collectivité organisée » qu'est le navire.

« Le navire de commerce, dit M. Loder, dans l'exposé de son opinion, est un tout organisé et discipliné conformément aux lois et soumis à la surveillance de l'Etat du pavillon et en vue de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer ; il n'est que naturel qu'en droit pénal ce tout relève de cet Etat. Il en est spécialement ainsi dans le cas d'espèce dont la Cour est saisie. Ce qui est imputé au lieutenant Demons c'est d'avoir ordonné une mauvaise manœuvre dans la conduite de son navire. Les règles de manœuvre qu'il était tenu de suivre étaient celles de ses règlements nationaux. Pour l'observation de ces règles, il était responsable envers les autorités de son pays. C'était à ces autorités seules de juger si cet officier avait observé ces règles, s'il avait fait son devoir, s'il les avait négligées à un tel degré qu'il avait encouru une responsabilité pénale. »

Ce que les opinions dissidentes négligèrent cependant de relever, c'était le danger auquel l'arrêt exposait la navigation. Comme le remarqua tout de suite M. Siesse (1), il engendrait cependant une concurrence de juridictions absolument inutile et qui ne pouvait, à la fin, que porter préjudice à la communauté internationale.

Si peu que le « Lotus » ait été endommagé à la collision, du moment qu'il l'était, le gouvernement français pouvait utiliser à son profit les termes de l'arrêt. Il pouvait reprocher au capitaine du « Boz-Kourt » d'avoir commis un délit en territoire français et l'arrêter à sa pre-

(1) Dor, 17, 35.

mière relâche en un port français. Deux juridictions auraient alors été saisies d'un même délit (1).

Bien plus, en n'examinant pas la valeur internationale de l'article 6, mais en la consacrant implicitement, la Cour étendait les possibilités de conflit. Chaque Etat dont un ressortissant aura péri dans un abordage pourra prétendre en connaître pénalement. L'officier responsable sera passible d'autant de poursuites qu'il y aura de nationalités parmi ses victimes. Et l'on sait quels caravansérails sont les navires modernes. C'est la conclusion logique et inéluctable d'un principe au fond inacceptable. Elle doit nécessairement faire écarter, en droit maritime tout au moins, la théorie de la personnalité passive.

Il y avait bien à la vérité, à cette solide argumentation, une réponse possible. Et c'est celle que l'on sent surgir tout au long de l'argumentation turque. La communauté internationale n'est-elle pas aujourd'hui suffisamment développée pour qu'un Etat renonce à sa compétence lorsqu'une autre compétence semblera ou plus logique ou plus pratique. L'on comprenait fort bien qu'un navire soit uniquement soumis à la loi de son pavillon aux époques où certains Etats avaient encore des justices fort primitives. Il n'en est plus de même à notre époque de progrès. Sur tous les points du globe, le justiciable trouve des garanties équivalentes. Ce qui importe, ce sont tout de même moins les intérêts de l'inculpé que ceux de la victime. Ce fut l'idée développée à La Haye par l'agent turc. « La prétention française, dit-il en substance, ne peut s'expliquer que par une défiance à l'encontre des juridictions turques, défiance que plus rien ne justifie. »

(1) Cavaré, op. cit., 192.

Les faits répondaient par eux-mêmes. Qu'aurait-on pu en principe reprocher au lieutenant Demons ? une manœuvre imprudente dénuée de tout caractère intentionnel. Il pouvait sembler alors que seule une sanction disciplinaire fût proportionnée à l'infraction. C'est à quoi aboutissent aujourd'hui en France la plupart des poursuites pour abordage. Nos Tribunaux ne veulent pas faire application au « délit » de sanctions pénales qui, si infimes soient-elles, semblent non seulement hors de proportion avec l'infraction mais même d'une autre nature. Nous aurons l'occasion de signaler qu'en Angleterre on répugne même à poursuivre. Et lorsqu'on songe aux difficultés de la navigation, on ne peut qu'approuver ces pratiques. En fait d'ailleurs la situation se présentait tout autrement. Les autorités françaises n'intentèrent aucune poursuite contre le lieutenant Demons, parce que l'enquête à laquelle il avait été procédé avait établi péremptoirement qu'on ne pouvait lui reprocher aucune faute de manœuvre. L'abordage, au contraire, apparut comme ayant été rendu absolument inévitable par la maladresse du capitaine du « Boz-Kourt ». Celui-ci, qui ne disposait d'aucun brevet de navigation, avait, en commandant de nuit un navire dépourvu des feux réglementaires, commis toutes les fautes possibles et négligé toutes les prescriptions des règlements internationaux. Voilà la raison pour laquelle il n'y eut aucune poursuite en France. Répétons qu'en cas de manœuvre défectueuse, le lieutenant Demons aurait, selon toute probabilité, été acquitté. La Cour criminelle de Constantinople lui infligea cependant, après 6 semaines de détention, une peine de 80 jours de prison. Il y avait là de quoi effrayer les marins ! Il est juste de dire qu'ils s'effrayèrent. On retrouvera un écho de

l'émotion causée par cette affaire et par sa solution, tant dans les documents versés par l'agent français sur le bureau de la Cour, que par les polémiques parfois très vives de la presse maritime et les interpellations à la Chambre et au Sénat. On en trouvera une preuve supplémentaire dans le fait qu'après l'arrestation du lieutenant Demons, pour éviter tout incident, un vapeur turc dut supprimer une escale prévue à Marseille (1).

Les marins, inquiets pour leur sécurité, comprirent après l'arrêt de la Cour de La Haye qu'ils n'avaient qu'un moyen d'éviter le retour de semblables incidents : c'était d'obtenir, sur la matière, une convention internationale. Le syndicat des capitaines au long-cours de Marseille et de la Méditerranée demandait aux gouvernements intéressés à la suite de ce qu'il appelait « un attentat monstrueux contre la liberté », de faire activer les travaux du Comité de codification de la S.D.N. (2). De son côté l'Association Internationale des Officiers de la Marine Marchande demandait, le 20 janvier 1928, au bureau international du travail de comprendre l'étude de la question dans l'ordre du jour des travaux de la plus prochaine conférence de l'organisme. Il justifiait ainsi sa requête : « L'arrestation à Constantinople de l'officier de marine français M. Demons, du navire français « Lotus », après la collision de ce navire avec le vapeur turc « Boz-Kourt » a causé dans les milieux maritimes du monde entier une profonde émotion. En premier lieu parce que c'était la première fois qu'un membre de l'équipage d'un navire ayant eu une collision en haute mer était de ce fait emprisonné en pays étranger, et en second lieu parce que sur un des deux

(1) Voir à ce sujet Canonne, « L'affaire du « Lotus »; Portail, « L'affaire du « Lotus » et leurs références.

(2) Portail, op. cit., 170.

navires impliqués dans la collision, les membres de l'Etat-Major n'étaient pas régulièrement diplômés ».

« L'arrêt rendu plus tard par le Tribunal International de La Haye en cette affaire a encore accru cette émotion. Cet arrêt constitue un dangereux précédent tant pour les armements que pour les navigateurs. En effet si cette jurisprudence devait se généraliser il serait possible à chaque pays d'appliquer des lois nationales là où, seules, des conventions internationales devraient intervenir lorsqu'il s'agit de faits qui se sont produits en haute mer et qui sont donc du domaine international ».

Ce que demandait l'Association devait en réalité être accompli par le Comité maritime international, sur la suggestion de l'Association française de droit maritime. Celle-ci dans sa séance du 8 décembre 1927 (1) avait en effet décidé « qu'il y aurait grand intérêt à provoquer une convention internationale tendant à mettre les capitaines, officiers et équipages des navires de commerce, à l'abri des risques résultant de cet arrêt ». Elle s'occupa alors de saisir le comité maritime international d'une proposition en ce sens.

C'est en effet sur ce terrain essentiellement pratique qu'il convient de se placer pour apprécier sainement l'arrêt. Ses bases juridiques ont été très diversement accueillies. Pour notre part nous pensons qu'il repose sur un subterfuge des plus contestables. La localisation du délit, telle que la Cour l'a faite, n'est qu'une fiction, tout au plus susceptible de permettre de justifier a posteriori une solution exigée par les nécessités pratiques. M. Dor n'a-t-il pas fait remarquer, avec beaucoup d'ironie, que si le délit devait être réputé avoir été commis au lieu

(1) Dor, 17, 740.

de ses résultats, il ne fallait pas le localiser sur l'un des deux navires mais en territoire neutre : dans la mer où les victimes sont mortes noyées ? (1). Que valent les autres arguments ? Etait-ce à la Turquie ou à la France d'apporter la preuve exigée ? L'ont-elles apportée ? Nous n'aurons pas l'outrecuidance de trancher en droit international une question que nous n'étudions qu'en droit maritime. Nous ne pouvons à cet égard que rappeler la manière très diverse dont les juristes l'ont accueillie.

M. Cavaré, appréciant l'arrêt sous l'angle de la philosophie du droit, terminait sa magistrale étude en dénonçant le « positivisme desséchant » de la solution apportée par la Cour (2).

Nous penserons que, dans le seul cadre du droit maritime, ce qui importe d'abord ce sont beaucoup plus les conséquences pratiques de la sentence que le sort fait aux préceptes et aux principes du droit international. La navigation a toujours eu des exigences particulières. Ces exigences, qui ont été la raison même d'une codification spéciale dans toutes les législations, sont, à n'en pas douter, contredites et contrariées par l'arrêt de la Cour de La Haye. On pourrait lui adresser le reproche que M. Bonnecase élevait si judicieusement à l'encontre de la Cour de Cassation : « Elle a procédé par voie abstraite, générale, dogmatique, absolue » (3). En droit maritime, l'arrêt n'était pas défendable. Tous les praticiens doivent penser à peu près ainsi puisque nous verrons bientôt avec quel empressement ils se sont efforcés de conclure une convention internationale dont les bases sont entièrement différentes.

(1) Dor, op. cit., 7.
(2) Cavaré, op. cit., 194.
(3) Bonnecase, op. cit., 138.

DEUXIÈME PARTIE

L'abordage dans les eaux nationales

Nous venons d'étudier le cas d'un abordage survenu en haute mer. Les principales difficultés que nous avons rencontrées provenaient de ce fait que la haute mer est « libre » et qu'elle échappe à toute souveraineté. Tous les Etats intéressés à une collision peuvent alors, à différents titres, se prétendre compétents, sans qu'aucun d'eux puisse faire prévaloir sa propre compétence. Nous avons étudié les raisons de cette situation, mais ,en le faisant, nous avons déjà eu l'occasion de signaler que ces raisons n'existaient pas également à propos de toutes les étendues marines, et que, à propos de celles qui bordent les terres, elles se heurtent à d'importantes considérations opposées ainsi qu'aux intérêts des Etats riverains. C'est ce qui a entraîné les juristes à considérer à côté de la haute mer ce que l'on englobe sous le terme général d' « eaux nationales ». Il s'agit d'une étendue marine dont la condition juridique est caractérisée par un droit particulièrement fort de l'Etat riverain. On conçoit alors que le problème de la compétence ne se pose plus de la même manière et qu'il peut en découler une prétention de compétence, ou privilégiée ou exclusive. C'est ce que nous allons étudier dans cette seconde partie. Nous chercherons d'abord à définir aussi précisément que possible la nature juridique de la mer territoriale, pour en déduire la compétence civile puis pénale de l'action d'abordage. Dans un quatrième chapitre enfin, nous étudierons les dérogations admises lorsque parmi les bâtiments intéressés à un abordage se trouve un navire d'Etat.

CHAPITRE PREMIER

COMPOSITION ET CONDITION JURIDIQUE DES EAUX NATIONALES

Les raisons qui imposent le principe de la liberté de la haute mer n'ont plus la même force à propos des eaux qui avoisinent les terres. D'autres nécessités au contraire se font jour. Tout Etat, d'abord, est enclin à prolonger sa souveraineté sur les étendues marines qui bordent ses côtes. Sans cesse, en effet, ses navires les sillonnent et ses intérêts y sont, de beaucoup, les plus importants. Il lui est d'ailleurs possible de s'en assurer la maîtrise et d'y exercer sans difficulté tous les attributs d'un droit de souveraineté. Cette considération de fait se trouve corroborée par d'impérieuses nécessités. Il pourrait être particulièrement dangereux pour la sécurité d'un Etat de ne pas pouvoir exercer des droits très forts sur les eaux les plus proches du rivage. Il doit y posséder une situation privilégiée par rapport à celle de tous les autres Etats, de manière à assurer la police et la protection, non seulement de son indépendance, mais encore de tous ses intérêts. Toutes ces raisons expliquent qu'il soit aujourd'hui unanimement admis qu'une certaine étendue des eaux qui bordent un territoire soit soumise à une condition juridique particulière. Ce sont les eaux nationales. L'accord ne se fait d'ailleurs ni sur leur étendue, ni sur leur condition juridique. La question a été étudiée par la Conférence pour la codification du droit international dans sa session de La Haye : mars, avril 1930 (1). Plutôt que d'entrer

(1) S. D. N., Questions juridiques, actes de la Conférence de Codification, C. 351, M. 145, 1930, V.

dans les querelles terminologiques de la pratique et de la doctrine, nous adopterons, pour cette étude, les expressions de la Conférence.

Paragraphe 1. — *Composition des Eaux Nationales*

Que comprend-on sous le terme générique d'eaux nationales ? D'un commun accord on y distingue : les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone contigüe.

Nous écarterons immédiatement de notre étude la notion de zone contigüe. Il s'agit d'une portion de haute mer, située au-delà de la limite vers le large des eaux territoriales et dont l'existence, fort controversée en droit (1), n'est établie par certaines législations que pour l'exercice de droits très limités et qui ne concernent pas notre étude. Cette zone est ainsi établie, en Grande-Bretagne, pour la protection d'intérêts douaniers et fiscaux .Elle servait, aux Etats-Unis, à assurer le respect de la loi sur la prohibition et à permettre le contrôle de la contrebande d'alcool. Ailleurs elle est surtout utilisée pour la réglementation de la pêche et pour la sécurité de la navigation au moyen du balisage.

Les eaux intérieures s'étendent des rives du territoire jusqu'à la mer territoriale. Leur composition et leur délimitation font l'objet de nombreuses controverses. Nous nous bornerons à résumer la liste établie par la conférence de codification à la suite d'une enquête auprès de toutes les législations maritimes (2).

---

(1) Vg. Gidel, op. cit., II, 372.

(2) Bases de discussion du Comité préparatoire à la Conférence de Codification, S. D. N., Questions juridiques, Conférences pour la codification du droit international, bases de discussion, tome II, eaux territoriales, C. 74, M. 39, 1929, V. Genève, 1929.

De cette enquête, il résultait que l'on comprend généralement dans les eaux intérieures :

1° Les ports, les rades dans le sens « d'espaces maritimes plus ou moins abrités contre les vents et les lames du large » (1) ;

2° Les eaux comprises entre la laisse de basse mer et le rivage ;

3° Dans toute baie dont les rives appartiennent à une même puissance, les eaux situées en deçà de l'endroit où l'échancrure de la baie atteint une certaine largeur. Cette largeur est diversement comprise. Elle est en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Belgique de 6 milles ; en France, au Japon et aux Pays-Bas, de 10 milles, en Pologne, de 12 milles, en Italie enfin de 20 milles.

L'accord se fit à la conférence de codification sur une largeur de 10 milles (2) ;

4° Les baies répondant à la notion de baie historique ;

5° Enfin les eaux comprises à l'intérieur d'îles et d'îlots placés dans certaines conditions de proximité (3).

Au delà de ces étendues, ou à leur défaut du rivage, se trouve la mer territoriale. L'étendue de cette zone est très discutée ainsi que les procédés techniques pour la calculer. Chaque Etat ayant en la matière une compétence exclusive, il y règne, ainsi que le disait le docteur Schücking, un « effrayant chaos » (4).

L'ancien droit connaissait la distance de la portée d'un canon. Certains Etats, dans leur réponse au questionnaire de la conférence se sont réservés le droit — telle la

(1) Op. cit, vol. III, P. V. 2e Commission, C. 351, M. 145, 1930, V, 218.

(2) Bases, N° 13, Gidel, II, 11.

(3) Dr Schücking, Actes de la Conférence, page 10.

(4) Gidel, II, 11.

Belgique — d'utiliser encore une notion devenue assez incertaine et, on en conviendra sans peine, particulièrement compréhensive.

La pratique moderne a abandonné cette notion pour adopter une distance fixe qui, chose curieuse, correspond généralement à l'ancienne portée d'un canon. C'est en effet le plus généralement une distance de trois milles marins, quitte à admettre une distance plus étendue pour l'exercice de certains droits. Ainsi la France qui, avec la Grande-Bretagne, l'Allemagne, les Etats-Unis, la Hollande, le Japon, adopte les trois milles, recule la limite vers le large de la mer territoriale jusqu'à six milles lorsqu'il s'agit d'appliquer les conventions relatives à la neutralité. D'autres Etats adoptent cependant des distances plus longues : quatre milles chez les Etats baltes, six milles au Portugal et en Italie (1).

La distance de trois milles a, en sa faveur, plusieurs consécrations en droit international. Elle a été adoptée à la convention de Constantinople du 29 octobre 1888, puis à l'accord d'octobre 1921 concernant le statut des Iles d'Aland, enfin dans les bases votées par la conférence de codification.

Si la délimitation des eaux nationales donne lieu à un désaccord certain, ce désaccord ne concerne que l'application pratique d'un principe qui, lui, est incontesté et unanimement admis : le principe de l'existence tant des eaux intérieures que de la mer territoriale. L'étude de la condition juridique de ces eaux sera caractérisée par la même considération ; derrière des divergences de terminologie et de classification nous trouverons une conception identique.

(1) Pour plus amples détails, voir Conférence de Codification, op. cit., 150 à 200.

Paragraphe 2. — Condition juridique

La mer territoriale et, à plus forte raison, les eaux intérieures, sont considérées comme faisant partie du territoire de l'Etat riverain.

Sans doute certains juristes, tels M. de la Pradelle (1) et M. Fauchille, se sont élevés contre cette affirmation qu'ils prétendent contraire à l'unité de la mer. Pourquoi, disent-ils en substance, séparer ce que la nature a fait absolument semblable? Où trouver une justification à cette distinction arbitraire ? A la conférence de codification, par contre, tous les délégués, à l'exception du seul délégué italien, ont affirmé que, dans leur propre conception, la mer territoriale et les eaux intérieures font partie du territoire national. C'est ainsi, à titre d'exemple, que M. Givier, délégué de la Grande-Bretagne, déclarait : « La zone d'eaux territoriales constitue un prolongement du territoire continental » (2). Sous une forme analogue, M. Gidel déclarait à son tour : « La délégation française considère que les eaux territoriales constituent du territoire submergé » (3). L'article 538 du Code civil français fait d'ailleurs rentrer les eaux intérieures dans ce que, depuis Proudhon, l'on qualifie de domaine public (4).

L'acte final de la conférence s'exprime ainsi : « Le territoire de l'Etat comprend une zone de mer désignée sous le nom de mer territoriale ».

Nous pouvons en déduire, puisque ces eaux font partie

(1) De la Pradelle, Principes Généraux de droit international public, cours 1930-31, 655, 678.

(2) Procès-verbaux, IIe Commission, op. cit., 37.

(3) Ibid., 43.

(4) Le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 24 mai 1935 (Sirey, 1936, III, 11 ; note Rousseau) a cependant décidé par contre que « la mer territoriale ne fait pas partie du domaine public de l'Etat français.

du territoire de l'Etat, qu'elles sont soumises à sa souveraineté comme tout le reste du territoire. Les résolutions de Stockholm de 1924 disaient : « Les Etats ont la souveraineté sur une zone de la mer qui baigne leurs côtes » (article 1). La convention de 1919 sur la circulation aérienne stipulait déjà que « les Etats ont la souveraineté sur l'atmosphère aérienne et aussi sur l'étendue des eaux territoriales » (article 1). L'acte final de la conférence de codification déclare à son tour que l'Etat riverain dispose sur ces eaux « de toutes les compétences procédant de la souveraineté territoriale à moins que le droit coutumier international n'y apporte d'exceptions précises ».

M. de la Pradelle a cependant soutenu que la pratique française faisait exception à cette conception internationale (1). Cette pratique ressortirait selon lui d'un arrêt de la chambre civile de la Cour de Cassation, en date du 26 mars 1918. « Si les eaux territoriales, disait la Cour, sont soumises au pouvoir de police et de sûreté de l'Etat, elles ne forment pas une portion du territoire français ou colonial et ne rentrent pas dès lors dans l'une quelconque des circonscriptions judiciaires en lesquelles il a été divisé ». La formule de l'arrêt est évidemment très nette. Il semble difficile d'en contester les termes. Ce que l'on peut dire cependant, c'est que la pensée de la Cour ne correspond pas à la conception du gouvernement français. Pour celui-ci les eaux territoriales font partie du territoire au même titre que les eaux intérieures, pour lesquelles le Code Civil est suffisamment explicite. Il l'a affirmé dans sa réponse au questionnaire de la conférence de codification (2). Ce document cherche d'ailleurs à donner à l'arrêt de la Cour de Cassation une interprétation telle que

(1) La Frontière, page 213, note 2.
(2) Bases, II, 82.

disparaisse la contradiction entre la conception du pouvoir législatif et celle du pouvoir judiciaire. Selon lui la Cour aurait simplement voulu dire que les eaux territoriales ne font pas partie d'une circonscription judiciaire déterminée, sans chercher à s'occuper de leur nature (1).

La mer territoriale et les eaux intérieures sont donc considérées dans toutes les législations comme faisant partie intégrante du territoire national. Il faudrait en déduire en principe qu'un navire étranger, qui se trouve dans l'une ou l'autre de ces étendues, est dans la même situation que l'étranger qui circule sur le territoire de l'Etat. L'un et l'autre devraient être également soumis à la souveraineté de cet Etat et, par conséquent, à la compétence de ses Tribunaux. Un tel résultat, une telle pratique, correspondraient-ils bien aux nécessités de la navigation ? Le navire est une « collectivité organisée », une sorte de microcosme. « Les règles qui le régissent ne sauraient guère être différentes de celles qui sont fixées par l'Etat dont le navire bat le pavillon ». S'il surgit un conflit qui reste localisé au navire, quelle aptitude et quel intérêt l'Etat riverain aura-t-il à s'y immiscer ?

Bien plus, les raisons qui justifiaient pour l'Etat riverain l'exercice d'un droit de souveraineté sur la mer territoriale, ne font pas entièrement disparaître celles qui étaient à l'origine du principe de la liberté de la haute mer. Le navire qui emprunte les eaux nationales d'un Etat doit pouvoir échapper à une souveraineté qui pourrait être abusive et constituer une entrave à sa circulation. Voilà pourquoi le droit international connaît l'institu-

(1) Cette interprétation nous semble plus ingénieuse que fondée, mais tout permet de penser que si une question semblable était de nouveau portée à la Cour, celle-ci, en présence du document français, modifierait sa manière de voir.

tion du droit de passage inoffensif, « aussi vieux que la notion même de mer territoriale » (1). Cette règle, aujourd'hui indiscutée, ne fut longtemps qu'une pratique coutumière. Ce n'est que depuis la guerre qu'elle fait partie du droit international écrit. Elle est en effet énoncée à l'article 23 du Pacte de la Société des Nations, aux statuts de Barcelone de 1921 et à ceux de Genève de 1923.

Le principe, c'est que le navire, en passage inoffensif à travers la mer territoriale, échappe à la Souveraineté de l'Etat riverain pour ne plus relever que des autorités de l'Etat dont il bat le pavillon.

La conférence de navigation a défini, à l'annexe de ses bases, le passage comme étant « le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures ». Et le passage inoffensif est celui qui « n'a pas pour but d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de l'Etat ».

On conçoit l'intérêt qu'une telle notion présente pour notre étude. L'abordage va-t-il constituer cette atteinte à la sécurité ou à l'ordre public de l'Etat riverain ? Laissera-t-il subsister l'immunité accordée au navire en passage ou ce navire sera-t-il de nouveau soumis à la souveraineté et à la compétence de l'Etat riverain ?

Nous aurons donc, en étudiant la compétence civile, puis la compétence pénale, à nous demander d'abord si, à l'égard du navire en séjour, l'état riverain fait usage de sa compétence de principe, puis à l'égard du navire en passage quelle sera, sur sa situation juridique, après un abordage, l'influence de la théorie du « passage inoffensif ».

---

(1) Conférence de Codification, P. V. 7e séance, 68, V.

CHAPITRE II

LA COMPÉTENCE CIVILE

Telle est la condition juridique de la mer territoriale et des eaux intérieures. Lorsqu'un abordage s'y sera produit, quel Tribunal sera-t-il compétent pour connaître de l'action en responsabilité qui va en naître ? Deux solutions peuvent être envisagées. L'Etat riverain peut, en principe, se prétendre exclusivement compétent en raison de son droit de souveraineté, quitte à faire de cette compétence l'application qu'il lui plaira. D'autres Etats peuvent ensuite se prétendre concurremment compétents en raison de la nationalité des parties. Nous allons examiner ces prétentions en deux sections différentes.

Section Première

La Compétence fondée sur la souveraineté de l'Etat riverain

Cette compétence résulte assurément des principes du droit international. Elle a été à ce titre consacrée par toutes les législations. Nous l'étudierons d'abord sous cet angle. Nous examinerons ensuite quelle en a été l'application pratique.

Paragraphe 1. — Justification théorique

L'Etat riverain possède, nous l'avons dit, la souveraineté sur les étendues marines qui composent tant la mer territoriale que les eaux intérieures. En étudiant la matière de la compétence pénale en cas d'abordage hauturier nous avons déjà signalé que la compétence juridictionnelle était un des attributs essentiels de la souveraineté. Peut-on même concevoir une souveraineté sans l'exercice de cette compétence juridictionnelle ?

La compétence de l'Etat riverain ne fait, par conséquent, aucun doute. D'ailleurs ce qui faisait défaut pour la haute mer existe maintenant. La mer territoriale peut faire l'objet d'une répartition de la compétence entre les divers Tribunaux, aussi bien que le territoire terrestre, si l'on peut ainsi s'exprimer. Elle peut être divisée, avec les eaux intérieures, en circonscriptions judiciaires relevant de tel ou tel Tribunal. L'abordage va par conséquent se produire dans le ressort d'un Tribunal déterminé. Il n'y aura même pas de contestation sur le point de savoir quel Tribunal pourra connaître de l'affaire.

La question ne souffre aucune difficulté en ce qui concerne les causes intérieures. L'Etat riverain y dispose d'une souveraineté sans limite. Mais en est-il de même pour la mer territoriale ? La souveraineté cède alors devant la situation du navire en passage inoffensif. Celui-ci ne relève plus que des autorités de l'Etat dont il bat le pavillon. Supposons qu'il se rende coupable d'un abordage : y a-t-il un fait suffisant pour considérer le passage comme offensif et supprimer cette manière d'immunité relative dont bénéficie le navire ? Si nous répondons affirmativement, l'Etat riverain dispose à nouveau d'une

souveraineté complète et il devient compétent. Sinon il lui sera interdit de connaître de l'affaire. Nous avons défini, à la suite de la conférence de codification, le passage inoffensif comme étant celui qui ne porte atteinte ni à la sécurité, ni à l'ordre public. Un abordage en mer territoriale ne trouble assurément pas la sécurité ; il peut compromettre dans une certaine mesure l'ordre public.

Il produit d'autre part tous ses effets en dehors du navire. Il intéresse peut-être même un navire d'une autre nationalité. Or, ce sont là des faits qui sont à l'appui des raisons qui justifiaient l'octroi d'une immunité au navire en passage. Cette immunité s'explique uniquement à l'égard des faits qui restent intérieurs au navire ; elle ne concerne que des intérêts absolument étrangers à l'état riverain. Le navire, avons-nous dit, est un prolongement du territoire et une collectivité organisée. Il a ses lois, ses règlements. Lorsque par conséquent, au cours d'un passage dans les eaux territoriales d'un Etat étranger, il s'élève un différend qui reste localisé sur le navire, l'intérêt de l'état riverain est de ne pas s'y immiscer. Il attendra pour agir que l'on vienne solliciter son concours. La situation en cas d'abordage est toute autre : l'activité délictuelle dépasse le bord. Elle trouble la tranquillité du port. La compétence de l'Etat riverain ne fait plus alors aucun doute. Elle a d'ailleurs été admise par la conférence de codification. Les observations qui accompagnent l'article 9 des bases prévoient pour l'Etat riverain la possibilité d'arrêter ou de saisir le navire en passage dans la mer territoriale, « à la suite de circonstances qui se sont produites dans les eaux de l'Etat riverain pendant le voyage en cours, par exemple un abordage, un sauvetage ».

L'Institut de droit international qui, lui aussi, s'est préoccupé de la condition juridique de la mer territoriale a cependant adopté dans ses résolutions de Stockholm une solution diamétralement opposée. L'article 9 stipule que « la question de la compétence judiciaire et législative en matière d'abordage dans les eaux territoriales est réservée » (1).

Cette disposition avait été prise après une remarque de M. de La Pradelle. Le procès-verbal indique qu'il « est d'avis qu'en cas d'abordage dans les eaux territoriales, il ne faut pas appliquer nécessairement la loi de l'Etat côtier, mais la même loi qu'en cas d'abordage en haute mer parce que souvent il y a incertitude sur la position du navire et que, d'autre part, il y a un inconvénient à ne pas soumettre un accident à un système unique, que cet accident se produise en deçà ou au delà de la limite de la mer territoriale » (2). A la suite de cette remarque, la commission préféra ne pas trancher la question. Nous pensons que l'opinion de M. de la Pradelle s'explique par la conception qu'il se fait de la mer territoriale. Nous avons indiqué qu'il contestait le bien fondé et l'utilité de cette notion. Il nous semble pour notre part, l'existence de cette notion admise, que l'abordage fait disparaître l'immunité du navire en passage. Il s'agit d'un acte dont les effets sont extérieurs au navire, que certains même localisent en dehors du navire alors que l'immunité ne s'explique et ne se justifie que pour les actes intérieurs au navire. Qui donc pourra mieux apprécier la responsabilité et le dommage que les autorités de l'Etat qui a édicté le règlement, et du port où se répareront probablement les avaries.

(1) Annuaire de l'Institut du Droit International, t. 34, 180, 181.
(2) Op. cit., C. 33, 1, 89.

Dans des résolutions antérieures, l'Institut de droit international avait d'ailleurs adopté une autre position. L'article 3°, alinéa 38 des Résolutions de Stockholm prévoyait :

« Les actions civiles nées d'un abordage survenu dans les eaux territoriales et, à fortiori, dans les eaux intérieures d'un Etat sont de la compétence de l'Etat riverain quelle que soit la nationalité des navires intéressés à la collision (1).

Il n'est pas contestable, nous allons le voir, que ce soit là le principe admis par toutes les législations, à la suite du droit international.

Paragraphe 2. — La pratique législative

La conférence pour la codification du droit international, après s'être occupée du problème de la condition juridique des eaux nationales, avait étendu ses travaux à celui de la compétence dans ces mêmes eaux. Pour cette seconde matière comme pour la première, elle avait adressé aux différents Etats participants deux questionnaires sur la pratique suivie par chacun d'eux en mer territoriale et dans les eaux intérieures (2).

A) *La mer territoriale.* — La première question posée concernait le principe même de l'existence de la compétence civile sur la mer territoriale. Les autres questions tendaient alors à faire préciser dans quels cas chaque législation admettait des exceptions à ce principe. Toutes les réponses à la première question furent affirmatives.

(1) Annales de l'Institut de Droit International, t. 10, p. 148.

(2) Questionnaire de la Conférence pour la codification du droit international.

Les Etats revendiquaient leur compétence sur la mer territoriale. Nous allons rechercher si ces affirmations ne sont pas confirmées, à propos plus particulièrement de l'abordage, soit par une pratique jurisprudentielle, soit par des dispositions législatives.

Il était tout naturel d'abord qu'il en fût ainsi dans les Etats dont la législation admet pour l'abordage hauturier, la compétence du tribunal du forum arresti. Le simple fait de saisir un navire dans un port y suffit pour fonder la compétence du tribunal de ce port à connaître d'un abordage où qu'il se soit produit. A plus forte raison, doit-il en être ainsi lorsque l'événement s'est produit dans les eaux territoriales. La saisie ne devient alors même plus nécessaire. C'est ce qu'a décidé, en Angleterre, la Haute Cour d'Amirauté dans l'affaire du « Santa Teresa » (1). Dans sa réponse au questionnaire de la conférence de codification, le gouvernement britannique avait d'ailleurs proclamé « Le principe des droits complets de juridiction aussi bien civile que pénale de l'Etat riverain sur les navires étrangers dans la mer territoriale » (2).

Les Etats-Unis ont eu l'occasion d'affirmer très nettement un principe identique. Ce fut à propos de l'abordage survenu entre le « David » et le « Gorba-Linda ». Le « David », vapeur panamien, avait abordé et coulé, en 1924, le navire américain « Gorba-Linda » dans des eaux dont la souveraineté était revendiquée tant par la République de Panama que par le gouvernement des Etats-Unis. La compagnie panamienne, armateur du « David », actionna, en 1924, la compagnie américaine

(1) Revue Générale de droit international public, 1909, t. 16, 377. Voir aussi même Cour : 7 mai 1873, Clunet, 1874, 36.

(2) Questionnaire de la Conférence de codification, op. cit., 83.

devant les juridictions panamiennes, l'abordage ayant eu lieu, prétendait-elle, dans les eaux territoriales de la République de Panama. Elle obtint un jugement par défaut. Puis en 1925, la compagnie américaine actionna, à son tour, la compagnie panamienne devant les tribunaux américains en raison de l'abordage survenu dans les eaux américaines. L'affaire fut finalement soumise à un arbitrage international et un arrangement intervint entre les parties. Il n'en reste pas moins qu'auparavant, la juridiction américaine s'était reconnue compétente malgré le jugement déjà rendu par le tribunal panamien (1).

C'est la solution adoptée encore par les tribunaux allemands « en raison de l'idée que le droit de juridiction de l'état riverain dans les eaux territoriales découle de la souveraineté qu'il exerce sur ces eaux (2).

Les Etats d'ailleurs, qui ne connaissent pas en principe la compétence du tribunal du forum arresti, se prétendent également compétents à l'égard des abordages survenus dans les eaux territoriales.

La jurisprudence italienne est assez nombreuse sur la matière, elle ne fait qu'appliquer des textes très explicites.

L'article 615 du code maritime de 1931 prévoit la compétence « des commandants du port pour les dommages résultant du heurt de navires ou d'engins flottants causé, soit en s'amarrant, soit en exécutant toute autre manœuvre quelconque dans l'intérieur des ports, des darses et des canaux du district ».

---

(1) American Journal of international Law, 28, 596, 601.

(2) Réponse du gouvernement allemand, Questionnaire de la Conférence de Codification, op. cit., 78, 79.

Cette compétence est en dernier ressort lorsque le litige est inférieur à 2.000 lires. Pour les litiges supérieurs le commandant du port tente la conciliation, et dans ce cas l'article 616 prévoit « le juge compétent pour les actions résultant du heurt des navires. Quand ces actions ne sont pas intentées devant le juge du lieu où se trouve le défendeur, est compétent le juge du lieu de l'événement s'il a eu lieu dans les eaux de l'Etat, sinon du lieu de la première escale ».

Cette disposition reproduit à peu près l'article 873 de l'ancien code de commerce. La jurisprudence a eu l'occasion d'en faire de nombreuses applications depuis un arrêt de la Cour de Messine du 29 avril 1895 (1), et un jugement du Tribunal de Sarzano du 18 novembre 1898 (2). Dans un arrêt du 8 juin 1928, la Cour de Gênes déclare que cette compétence est universellement admise et ne souffre aucune contradiction (3).

La réponse est absolument identique en Belgique : si un quasi-délit s'est produit en Belgique, les tribunaux belges sont compétents par application de l'article 42 de la loi sur la compétence qui s'exprime ainsi : « En matière mobilière l'action pourra être portée devant le juge du lieu dans lequel l'obligation est née ou dans lequel elle doit être ou a été exécutée ».

La jurisprudence admet que lorsqu'un quasi-délit se commet, l'obligation de le réparer naît au lieu où il est commis. C'est d'ailleurs ce lieu qui règle, non seulement la compétence du tribunal, mais également toutes les con-

(1) Messine, 29 avril 1895, R. XI, 488.

(2) Sarzano, 18 novembre 1898, R. XIV, 560 ; voir aussi Naples, 5 juin 1899, R. XV, 524.

(3) Gênes, 8 juin 1928, Dir. Mar., XXI, 510 ; Dor, 22, 436.

séquences de ce quasi-délit. Si donc un abordage se produit dans les eaux territoriales belges, il faudra lui appliquer la loi belge concernant la limitation de responsabilité (1).

Quelle sera enfin l'attitude de la jurisprudence française ? La réponse du gouvernement français au questionnaire de la conférence de codification précise dès le début que « la compétence française est réglée par des principes absolument étrangers à la situation du navire, donc à sa présence dans les eaux territoriales ». Nous savons déjà en effet qu'elle ne dépend que de la nationalité des parties en cause. Le document ajoutait cependant : « Les Tribunaux français sont compétents pour connaître de l'action en responsabilité civile à raison d'un abordage survenu dans les eaux territoriales françaises, même entre navires étrangers ». Comment justifier cette exception ? Elle résulte de l'article 3 du Code Civil qui prévoit que les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire. L'abordage commis dans les eaux territoriales est une infraction à ces lois (2).

C'est ce que décidait la Cour de Cassation dans un arrêt du 10 juillet 1895 : « Attendu qu'il est constant en fait que le navire français « Adèle » et que le steamer suédois « Zeus » ont été abordés en Seine... par le vapeur anglais « Fanny » ;

« Que le fait générateur de l'accident constitue donc un quasi-délit commis dans les eaux territoriales de France, tombant comme tel aux termes de l'article 3 du Code Civil sous l'application des lois françaises » (3)

(1) Voir à ce sujet : Anvers, Trib. Com., 1er septembre 1888, R. IV, 455 ; Bruxelles, 19 juin 1894, Clunet, 1895, 66 ; id., 13 fév. 1895, R. XI, 782 ; Anvers, Trib. Com., 11 mars 1897, R. XIII, 172.

(2) Turgeon, R. XXII, 245 ; Ripert, op. cit., III, 2.104.

(3) Cassation, Civile, 10 juillet 1895, R. XI, 294.

Certains Tribunaux de Commerce ont utilisé, pour fonder leur compétence, un détour assez curieux. Ils ont fait appel à la situation privilégiée que notre ancien droit accordait au « différend surgi en foire ». La règle de l'incompétence à l'égard des étrangers disparaissait lorsque le conflit avait son origine dans une activité qui avait eu lieu dans une foire ou sur un marché français. Certains Tribunaux de Commerce ont repris cette ancienne notion pour se déclarer compétents au sujet des abordages survenus entre navires étrangers dans les eaux territoriales françaises (1).

Toute difficulté est maintenant supprimée depuis les modifications subies par l'article 407 du Code de Commerce par la loi de 1897 d'abord, puis par celle du 15 juillet 1915. L'article 7, paragraphe 2, stipule en effet :

« Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite ».

On voit ainsi que les législations les plus opposées, qu'elles adoptent en règle générale la compétence du tribunal du forum arresti, ou qu'elles subordonnent leur compétence à la nationalité des parties, se reconnaissent en principe compétentes pour connaître d'un abordage survenu en mer territoriale.

D'autres Etats d'ailleurs furent questionnés par la conférence de codification dont la réponse fut identique. Ce sont : l'Afrique du Sud, l'Australie, le Danemark, l'E-

(1) Marseille, 3 juin 1867, *Journal Marseille*, 1867, I, 217 ; Le Havre, 13 juin 1892. R. VIII, 79 ; id. 20 juin 1906, R. XXII, 161.

gypte, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suède (1).

B) *Les eaux intérieures.*

La pratique internationale devait, à plus forte raison, adopter un principe identique pour les abordages survenus dans les eaux intérieures. Le droit de l'Etat riverain est cette fois-ci illimité. Les réponses faites au second questionnaire de la conférence de codification ne laissent subsister absolument aucun doute. Tous les Etats revendiquent une compétence absolument complète. Le gouvernement allemand estimait même qu'une convention ne présenterait aucun intérêt. Le gouvernement australien répondait : « qu'un Etat a l'habitude d'exercer sa compétence civile sur les navires mouillés dans ses ports ». Le gouvernement français déclarait : « Pour les contestations qui concernent le navire lui-même, les tribunaux du port sont compétents, ratione loci, en matière d'abordage ». Le gouvernement anglais admet que l'Etat est autorisé à exercer sa juridiction sur un navire marchand mouillé dans ses ports. Le gouvernement hollandais déclarait : il faut remarquer que la situation exceptionnelle pour les navires en passage devient fréquente et normale durant un séjour dans un port. La soumission à la juridiction civile, au lieu d'être exceptionnelle devient normale (2).

Le principe, on le voit, est donc incontestable : tous les Etats se reconnaissent et se prétendent compétents pour connaître d'un abordage survenu dans leurs eaux intérieures et dans la mer territoriale.

---

(1) Voir aussi Tribunal d'Ismaïla, 5 mars 1877 ; Clunet, 1878, 168 ; Tribunal Suprême Fédéral du Brésil, 3 juillet 1893, Clunet, 1894, 1.003.

(2) Réponse au questionnaire de la Conférence de Codification, op. cit., p. 97 à 102.

Il reste cependant une importante question à examiner : cette compétence est-elle exercée par les Etats qui la revendiquent ? Si l'un des navires de l'Etat riverain est intéressé à la collision, cela ne fait certes absolument aucun doute, et nul ne pourrait s'en étonner. Mais en est-il de même lorsque les deux navires sont étrangers ? L'Etat riverain a-t-il pratiquement intérêt à exercer sa compétence ?

Si l'on cherche une réponse à cette question dans une étude de la jurisprudence, on se trouve devant une grande incertitude et l'on reste très perplexe. Dans la jurisprudence de chaque Etat l'on rencontre sans doute des arrêts faisant application de cette compétence de principe. Nous en avons cité déjà les principaux. Rappelons en France l'arrêt de la Cour de Cassation du 10 juillet 1895 (1), en Angleterre, l'arrêt de la Haute Cour d'Amirauté du 7 mai 1873 (2) ; en Belgique, celui de la Cour de Bruxelles du 13 février 1895 (3). Mais l'incertitude dont nous parlons vient de ce que l'on trouve de nombreuses décisions de jurisprudence faisant application d'un principe contraire. De nombreuses juridictions ont statué sur des abordages survenus dans les eaux territoriales d'Etats étrangers. Dans chacune de ces décisions il est généralement précisé que l'abordage ayant eu lieu sur le territoire d'un Etat déterminé, il convient

(1) Cassation, 10 juillet 1895. R. XI, 294 ; on peut en rapprocher le jugement rendu le 30 août 1938 par le Tribunal de Commerce de Dunkerque à propos de l'abordage en eaux françaises de la malle « Marie-José » par le steamer anglais « Clan Mac Neil ».

(2) Haute Cour d'Amirauté, 7 mai 1873, Clunet, 1874, 36.

(3) Bruxelles, 13 février 1895, R. XI, 782. En Allemagne, Reichsgericht, 30 mai 1888, Clunet 1889, 856, l'abordage concernait des navires anglais.

de lui appliquer la loi de cet Etat, mais la question de compétence n'est pas soulevée.

La Haute Cour d'Amirauté d'Angleterre statuait le 26 juillet 1886 sur les conséquences d'un abordage survenu dans le port même du Havre (1). Dans un autre arrêt du 15 février 1887 elle connaissait d'un abordage survenu entre deux navires anglais dans le bassin de l'Eure (2). La Cour de Naples connaissait le 5 juin 1899 d'un abordage survenu dans les eaux anglaises (3). Le Tribunal d'Empire statuait en Allemagne sur un abordage survenu dans le port de Curaçao entre un navire anglais et un navire allemand (4). Le Tribunal de Commerce d'Anvers s'est fréquemment occupé d'abordages survenus dans les eaux hollandaises (5).

C'est probablement cette jurisprudence qui faisait écrire à M. Gidel que « dans la pratique les Etats n'exercent pas leurs droits de juridiction sur les navires étrangers qui ne font que passer dans leurs eaux territoriales (6).

Nous nous trouvons ainsi en présence d'affirmations doctrinales et jurisprudentielles absolument contradictoires. Certains arrêts affirment, en se fondant sur l'existence du droit de souveraineté de l'Etat riverain, une compé-

(1) Haute Cour d'Amirauté, 26 juillet 1886, Clunet, 1888, 115.

(2) Haute Cour d'Amirauté, 15 fév. 1887 ; id., 1888, 114.

(3) Naples, 5 juin 1899, R. XV, 524.

(4) Reichsgericht, 12 juillet 1886, Clunet, 1887, 389.

(5) Anvers, Trib. Com., 6 juin 1885, R., I, 253 ; la plupart de ces espèces sont précisément parmi celles que cite M. Ripert, op. cit., III, 63. L'éminent professeur écrit : « On admet en général que les collisions survenues dans les eaux territoriales doivent être jugées par les tribunaux du pays où a eu lieu la collision », et il donne à l'appui de son opinion quelques espèces jurisprudentielles dont la plupart de celles que nous venons de rapporter. Il semble cependant qu'elles auraient dû déterminer un jugement bien moins catégorique.

(6) Gidel, op. cit., III, 267.

tence exclusive aux juridictions de cet Etat tandis que d'autres font application d'un principe diamétralement opposé. Y a-t-il une règle qui préside à cette pratique. Il semble bien plutôt qu'il s'agit d'une question d'opportunité. La preuve en est fournie par les réponses de certains Etats au questionnaire de la conférence de codification. La plupart insistent sur l'opposition de deux intérêts : celui de l'Etat riverain et celui du navire. « Nous nous sommes inspirés, dit le gouvernement allemand, de l'idée que le droit de juridiction de l'Etat riverain dans les eaux territoriales découle de la souveraineté qu'il exerce sur ces eaux et que ce droit n'est restreint que par celui des autres Etats d'exiger le libre passage de leurs navires » et il proposait d'établir un texte tel « qu'il ne modifie en rien le droit de juridiction de l'Etat du pavillon, de telle sorte que la juridiction de l'Etat du pavillon et celle de l'Etat riverain peuvent exister parallèlement (1).

Le mémoire de l'Afrique du Sud concluait que le navire, étant une collectivité organisée, « il relevait, où qu'il se trouve, de l'Etat dont il bat le pavillon ; mais que par contre dans les eaux territoriales il n'est pas possible d'exclure la compétence de l'Etat riverain (2).

Le gouvernement des Etats-Unis « tout en concédant d'une part qu'un de ses navires, lorsqu'il visite le port d'un autre pays pour des fins commerciales, est soumis à la juridiction de ce pays ainsi qu'aux lois qui régissent le port visité tant que le navire y séjourne, à moins de dispositions conventionnelles contraires », a, d'autre part, dans un grand nombre d'occasions, énoncé son opinion suivant laquelle, en vertu de la courtoisie internationale,

(1) Op. cit., 78.
(2) Op. cit., 78.

tous les actes commis à bord qui intéressent seulement le navire ou ceux qui lui appartiennent et ne compromettent pas la paix ou la tranquillité du port, doivent être laissés par le juge local à la décision des autorités de la Nation à laquelle le navire appartient (1).

Seule la réponse du gouvernement français était catégorique. Il affirmait sa compétence sans envisager l'hypothèse, ou d'un partage, ou d'une renonciation (2).

On voit par conséquent que les Etats reconnaissent l'équivoque et l'incertitude que nous avions cru pouvoir dégager d'un très bref examen jurisprudentiel. Ils semblent cependant tous considérer la compétence de l'Etat riverain comme une compétence de principe, celle de l'Etat dont le navire bat le pavillon ne résultant que d'une concession. Il nous semble possible cependant d'opérer une classification en deux groupes :

Pour certains Etats la compétence de l'Etat du pavillon n'existe qu'en vertu de la « courtoisie internationale » et parce que l'Etat riverain n'aurait aucun intérêt à s'occuper du litige ; c'est ainsi qu'en Angleterre la compétence qui est « totale en principe », n'est pas exercée à l'égard des navires qui ne font que passer, et n'est utilisée que dans les cas « où le requiert l'intérêt de la bonne administration » (3). Les réponses des Dominions et celles des Etats-Unis, des Pays-Bas et du Danemark sont identiques. Il s'agit donc pour ces Etats d'une simple concession de fait justifiée par des considérations d'opportunité et non par des raisons de droit.

---

(1) Op. cit., 81.

(2) Questionnaire de la Conférence de Codification, op. cit., 81, 82.

(3) Op. cit., 82.

Pour d'autres législations au contraire la juridiction de l'Etat du pavillon pour le navire en passage se justifie juridiquement. Le passage crée une situation de droit ; il lie l'Etat riverain. Celui-ci ne pourra connaître d'aucun acte commis sur un navire en passage tant qu'aucun effet ne se sera fait sentir en dehors du navire.

Il y a là une opposition qui ne peut pas par conséquent concerner un abordage dont les effets sont évidemment produits en dehors du navire. Quelle que soit la position prise par chaque législation, un Etat est toujours compétent en droit pour connaître d'un abordage en eaux territoriales. Toute renonciation de compétence n'est qu'une libre concession.

De ces réponses au questionnaire de la conférence de codification tout autant que de la jurisprudence, il est donc impossible de tirer une indication précise. La compétence de l'Etat riverain est certaine et non exclusive. L'incompétence des Tribunaux des autres Etats n'est pas absolue. L'action d'abordage pourrait, sans que l'on enfreigne les préceptes du droit international, être portée devant un autre Tribunal que celui du forum delicti, soit qu'un autre port se trouve être le port du refuge, de la relâche, de la première escale, soit qu'une saisie soit pratiquée, soit même que l'action soit portée au Tribunal du domicile du défendeur. Qu'arriverait-il cependant si le défendeur — assigné devant un autre Tribunal que celui du lieu du délit — soulevait l'exception d'incompétence ? Il y a peu d'indications précises. Devant une semblable prétention la Cour de Gênes statuait qu' « il n'y a qu'une incompétence d'ordre purement territorial à laquelle le défendeur doit être considéré avoir renoncé en ne l'opposant

pas avant toute défense » (1). La solution est logique lorsque le défendeur appartient à l'Etat sur le territoire duquel a eu lieu l'abordage. Mais l'exception serait-elle justifiable et admise si les deux navires étaient étrangers? Nous ne le pensons pas.

Le reproche le plus grave que l'on peut adresser à cette pratique c'est de laisser les parties dans l'incertitude quant au Tribunal compétent et de rendre possible un conflit de compétence. L'arrêt de la Cour de Gênes nous semble cependant très sage et de nature à éviter cet inconvénient. Tout conflit sera évité si l'un des plaideurs assigné devant un autre Tribunal que celui du lieu de la collision soulève l'incompétence « in limine litis ». Il suffira au défendeur d'utiliser cette exception pour que l'affaire soit portée au Tribunal du forum delicti. Il est cependant évident que le conflit de compétence surgirait avec une particulière acuité s'il était statué à l'opposé de la Cour de Gênes.

Section II

La Compétence fondée sur la nationalité des parties

Les auteurs français ont l'habitude de caractériser ainsi la pratique française et de la critiquer violemment en l'opposant à la pratique étrangère. Que ce soit là la législation française, nous allons le montrer ; nous ne pensons cependant pas qu'elle s'oppose aussi nettement aux autres législations.

---

(1) Gênes, 8 juin 1928, Dor, 22, 436, Dir. Mar., XXI, 510.

Les juridictions françaises sont compétentes, nous l'avons dit, pour connaître d'un abordage survenu en eaux territoriales françaises entre navires étrangers. Nous avons apporté en preuve de cette affirmation, et l'opinion du gouvernement français, et une jurisprudence très ferme. Sans doute, en principe, nos Tribunaux ne doivent pas connaître de litiges qui ne concernent que des étrangers. Mais le principe n'existe qu'à l'égard des litiges nés à l'étranger. L'abordage, cette fois-ci, a eu lieu en France et, qui plus est, il résulte d'une infraction à une loi ou à un règlement français. Nos Tribunaux sont donc compétents en vertu de l'article 3 du Code Civil et de l'article 407 du Code de Commerce. Ils sont incompétents au contraire si l'abordage entre navires étrangers a eu lieu soit en haute mer soit dans les eaux territoriales étrangères.

Mais par contre, si nos Tribunaux sont en principe incompétents à l'égard des litiges entre étrangers, ils interprètent l'article 14 et l'article 15 du Code Civil de telle manière qu'ils se prétendent seuls compétents pour connaître de tout litige où un Français, à quelque titre que ce soit, est engagé. Ils ont donc à connaître de tout abordage en eaux territoriales étrangères où un Français est intéressé. La doctrine, après avoir analysé cette déduction logique de nos principes juridiques, y voit une prétention contraire au droit et à la pratique internationale (1).

Qu'elle soit contraire au droit international, c'est certain. Nous savons que si un Français cité devant une juridiction étrangère soulève en vain l'incompétence, nos tribunaux n'accorderont pas l'exequatur à la sentence

(1) Voir Turgeon, op. cit., 254 ; Autran, op. cit. 138, et surtout M. Ripert, III, 2.101.

rendue contre ce Français. Et cependant la compétence du Tribunal du lieu de la collision, lorsqu'elle a eu lieu dans des eaux territoriales, est en droit international absolument incontestable.

Qu'elle soit contraire à la pratique internationale, c'est à notre avis beaucoup moins certain. Nous avons dit que des Tribunaux autres que ceux de l'Etat riverain connaissent parfois d'un tel abordage. Ils agissent donc à la manière des Tribunaux français ; ils se prétendent compétents à la fois à l'égard d'un abordage survenu dans leurs propres eaux et à l'égard de ceux qui peuvent surgir dans les eaux territoriales étrangères.

Il peut certes y avoir une différence essentielle. Si un étranger était poursuivi devant un tribunal français pour avoir abordé un navire français (ou un navire où un Français avait des intérêts), dans des eaux territoriales étrangères et qu'il soulève l'exception d'incompétence, il n'y serait certainement pas fait droit. Un tribunal étranger, au contraire, saisi dans des conditions identiques, et devant lequel on soulèverait une telle exception, pourrait se déclarer incompétent. Il n'y aurait d'opposition entre la pratique française et la pratique étrangère qu'à ce seul cas. Se produirait-il ? On n'en sait rien. Nous avons vu la Cour de Gênes déclarer qu'il n'y avait qu'une incompétence relative. D'autres tribunaux pourraient fort bien déclarer qu'il n'y a pas d'incompétence du tout. En droit rien ne le leur interdit, et cela assimilerait les deux pratiques.

Mais, bien plus, certaines législations possèdent des textes qui les assimilent complètement à la législation française. La loi belge du 4 septembre 1908 qui établit en Belgique d'une certaine manière la compétence du Tri-

bunal du lieu de la situation déclare : « Les étrangers pourront être assignés devant les Tribunaux du Royaume, soit par un Belge, soit par un étranger en cas d'abordage ou d'assistance en haute mer ou dans les eaux étrangères, quand le bâtiment contre lequel les poursuites seront exercées se trouve dans les eaux belges au moment où la signification a lieu ». Dans ce cas les Tribunaux, qui sont compétents pour connaître de l'abordage en eaux nationales (1), le sont également pour connaître d'un abordage en eaux étrangères, sans qu'aucune exception d'incompétence puisse être utilement soulevée.

Certaines autres législations, telle la législation italienne, prévoient la compétence du Tribunal du port de refuge ou de la première escale. Un navire peut fort bien, après un abordage en eaux territoriales, se réfugier dans le port d'un autre Etat. C'est fonder la compétence de ce Tribunal.

Quelle conclusion peut-on déduire de cette étude. Nous avons vu qu'en théorie les intérêts de l'Etat riverain et du navire en passage s'opposaient au point que les conventions internationales « réservent » le cas de la compétence en matière d'abordage. Et, après notre bref examen de la pratique jurisprudentielle, nous ne pouvons procéder à des définitions précises, ni même à une classification rigoureuse. Tous les Etats s'affirment compétents pour connaître des abordages survenus dans leurs eaux tout en réservant une liberté imprécise et vague aux navires qui ne font que passer. Mais en même temps ils se reconnaissent encore compétents à l'égard des abordages survenus dans les eaux territoriales étrangères, et cela à des

(1) Voir réponse au questionnaire de la Conférence de Codification, op. cit, 80.

titres très divers. Il règne donc en la matière un véritable chaos et une contradiction certaine. Il n'est pas logique d'affirmer, comme le fait la jurisprudence française, sa compétence exclusive à l'encontre et de tout abordage en ses propres eaux, et de chaque abordage dans les eaux étrangères qui concerne des Français. C'est contester aux Etats étrangers la souveraineté complète que l'on se reconnaît. Rien ne nous permet d'affirmer que telle ne serait pas l'attitude d'autres législations. Les praticiens l'ont compris qui ont inclus l'étude de cette question dans leurs projets de convention. Au fond deux solutions s'opposent. Ou reconnaître la seule compétence de l'Etat riverain ou assimiler l'abordage « territorial » à l'abordage « hauturier » et laisser les intéressés choisir leurs compétences. Nous avons vu M. de la Pradelle soutenir cette dernière position devant l'Institut de droit international. Lorsque deux navires étrangers s'abordent dans des eaux territoriales, il n'y aurait aucun motif de créer une compétence dérogatoire. Ce raisonnement, nous le verrons, est peut-être très juste pratiquement, il est inconciliable avec le principe de la souveraineté de l'Etat riverain. Il semble d'ailleurs que dans ce domaine de la pratique, le Tribunal du forum delicti possède des avantages de proximité d'instruction, de nature à justifier sa compétence.

Il y a d'ailleurs un point sur lequel l'accord est complet : un tel abordage doit être régi par la loi du lieu du délit. Chaque fois qu'un tribunal a dû connaître d'un abordage survenu en eaux territoriales étrangères, il a bien précisé qu'il appliquait la loi du « forum delicti ». Quel Tribunal saura donc le mieux apprécier et comprendre les exigences de cette loi sinon le Tribunal dans le ressort duquel l'abordage a eu lieu ?

CHAPITRE III

LA COMPÉTENCE PÉNALE

Le problème de la compétence pénale se pose de la même manière que celui de la compétence civile, lorsque l'abordage a eu lieu dans les eaux nationales. La compétence de l'Etat riverain ne fait aucun doute lorsqu'il s'agit d'un navire en séjour ; par contre, pour le navire en passage, nous retrouverons l'opposition entre, d'une part, l'immunité qui lui est généralement reconnue, et d'autre part le droit de souveraineté de l'Etat riverain. La solution ne sera cependant pas exactement la même, c'est qu'il va intervenir une considération particulière : la nature propre de l'infraction poursuivie. Nous nous proposons d'étudier sous deux rubriques distinctes la solution du droit international, puis la pratique législative. La première section fera elle-même l'objet d'une subdivision pour nous permettre d'étudier l'étendue des droits d'instruction de l'état riverain.

Section Première

La solution du droit international

Paragraphe 1. — *Le principe de la compétence exclusive de l'Etat riverain*

Au premier abord il ne semble pas qu'il y ait à faire une distinction entre la compétence civile et la compétence pénale. Si l'abordage a eu lieu pendant le séjour dans

les eaux nationales, la compétence de l'Etat riverain, en principe, ne souffrira aucune exception. S'est-il produit au contraire en mer territoriale entre navires en passage, il relèverait des juridictions de l'Etat riverain si l'on considère que, selon l'expression des bases de la conférence de codification, il porte atteinte à la sécurité, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet Etat. Une considération nouvelle va cependant intervenir qui fera écarter complètement l'immunité afférente au passage. Elle résulte de la nature particulière de l'infraction poursuivie.

L'Institut de droit international disposait en effet à l'article 6 de ses Résolutions de Stockholm :

« Les navires de commerce ont le droit de passage inoffensif par la mer territoriale. Ils sont toutefois soumis aux lois et règlements de police et de navigation édictés par l'Etat côtier.

« Les navires marchands qui enfreignent ces lois et règlements sont justiciables de la juridiction de cet Etat » (1). Or l'abordage n'est rien d'autre qu'une infraction à ces règlements.

Cette disposition est logique ; elle découle de la condition juridique de la mer territoriale. La situation est l'inverse de ce qu'elle était au cas d'abordage en haute mer. Les règlements de navigation applicables à la haute mer peuvent être unifiés par des accords internationaux. Ils n'en sont pas moins des règlements nationaux promulgués par l'Etat dont le navire bat le pavillon. C'est qu'en effet, puisqu'il ne s'exerce sur la haute mer aucune souveraineté particulière, chaque navire est soumis à l'au-

(1) Annuaire de l'Institut de droit international, C. 34, 180, 181.

torité de l'Etat dont il relève. Il n'en est plus de même pour la mer territoriale. Il s'exerce sur elle une souveraineté ; c'est à l'Etat qui en dispose qu'il appartient de réglementer la navigation. Les règlements de navigation n'émanent plus alors de l'Etat dont relève le navire, mais de l'Etat riverain. C'est là un principe incontestable. Il a été rappelé dans les bases de la conférence de codification. L'article 6 précise :

« Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés en conformité avec la coutume internationale par l'Etat riverain notamment en ce qui concerne :

a) La sécurité du trafic et la conservation des passes et du balisage ».

Les observations qui suivent cette disposition portent : « le droit international a depuis longtemps reconnu à l'Etat riverain le droit d'édicter dans l'intérêt général de la navigation les règlements spéciaux qui s'appliqueront aux navires exerçant le droit de passage dans la mer territoriale ». Dans chaque législation on rencontre des applications de ce principe. Citons en France la circulaire du ministre de la Marine en date du 14 mai 1898 (1).

C'est donc l'Etat riverain qui édicte les règles de navigation applicables aux eaux territoriales. Mais, d'autre part, cet Etat doit disposer du pouvoir de faire observer ces règlements et d'en sanctionner les infractions. L'abordage est une de ces infractions, puisqu'il n'aurait pas eu lieu si les deux navires avaient respecté les prescriptions édictées. Il relève donc pénalement de la compétence de l'Etat riverain. Et cette compétence doit être considérée

(1) Bulletin Officiel, mai 1898, 1652.

comme exclusive. Peut-être verrons-nous des Etats agir autrement et renoncer à connaître d'un tel délit. Il y aura là, de leur part, une concession absolument bénévole. Ils n'y seront nullement contraints par le droit de passage inoffensif. Celui-ci, dans la mesure où il est reconnu et consacré par le droit international ne concerne nullement les poursuites pénales pour abordage en mer territoriale.

Paragraphe 2. — Les limitations conventionnelles apportées au droit de police judiciaire

La compétence pénale, qui est incontestable, comporte nécessairement un accessoire : le droit de procéder aux mesures d'instruction quelles qu'elles soient. C'est un principe certain et un droit théoriquement illimité. C'est la conséquence inéluctable et du droit de souveraineté et de la compétence. Des limitations y ont cependant été fréquemment apportées. Elles ne sont évidemment pas particulières à la matière de l'abordage, nous croyons cependant nécessaire d'en parler brièvement.

Des traités ont fréquemment convenu que des autorités de l'Etat dont le navire en eaux bat le pavillon seraient adjointes à celles de l'Etat riverain « dans leur droit de police judiciaire pour toutes les manifestations qu'il peut comporter à bord des navires privés étrangers ». Pratiquement, il n'y a qu'une manière d'organiser ce contrôle : c'est que l'autorité judiciaire prévienne le Consul de l'Etat dont relève le navire des mesures envisagées et qu'il lui demande son assistance. C'est une dérogation au principe de la compétence. Elle ne peut donc pas se présumer et elle doit résulter d'une convention expresse. Elle est d'ailleurs très fréquemment insérée dans les traités.

C'est précisément parce qu'elle est d'un usage très fréquent que l'Institut de droit international a cherché, dans ses Résolutions de Stockholm à l'ériger en règle générale. L'article 35, paragraphe 4 stipule :

« Les interventions des fonctionnaires de la police locale et notamment les arrestations à bord des navires et des bateaux de commerce et de plaisance battant pavillon de l'autre partie contractante pourront être effectuées sans délai pourvu que le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ces navires battent le pavillon soit prévenu ».

La conférence de codification de droit international a même été plus loin. Elle a restreint limitativement à certains cas le pouvoir d'intervention de l'Etat riverain, mais alors dans cette mesure elle lui a reconnu un pouvoir illimité.

L'article 8 des bases stipule :

« L'Etat riverain ne peut procéder à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage que dans l'un ou l'autre des cas ci-après :

1° Si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire ;

2° Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique ou le bon ordre dans la mer territoriale ;

« 3° Si l'assistance des autorités locales a été demandée.

« Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation à bord d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures ou qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui

passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures ».

Lorsque par conséquent le pouvoir de police judiciaire est reconnu à l'Etat riverain, il lui est reconnu sans limite. C'est la seule interprétation du texte qui semble logique. Des limitations ne peuvent donc avoir qu'une origine contractuelle.

Une question a fait alors l'objet d'une discussion entre juristes. Il est arrivé que fréquemment de telles conventions s'occupent du droit de visite à bord d'un navire sans parler du droit d'arrestation. Fallait-il en conclure que seules les visites étaient soumises à de telles formalités ? tandis que l'arrestation rentrait dans le droit commun d'une compétence sans limite ? C'est ce que soutinrent certains auteurs. M. Fedozzi pense, par exemple, que si la convention ne limite les droits de l'Etat que pour les mesures d'instruction, il peut procéder librement aux arrestations. C'est ce qu'il prétendait déduire d'un examen de la pratique internationale et c'est d'ailleurs l'application rigoureuse du principe selon lequel les exceptions doivent être interprétées restrictivement (1).

M. Gidel, par contre, répondait qu'il fallait s'attacher à l'esprit d'un texte plus qu'à sa lettre. Il faut étendre aux actes plus graves les garanties accordées contre des mesures moins graves. L'arrestation a des conséquences plus nuisibles et plus importantes qu'une simple descente à bord. Aussi proposait-il de comprendre les arrestations dans les expressions généralement utilisées de « visites », « recherches » ou autres (2). C'est évidemment forcer quelque peu le texte d'une convention et lui faire

(1) Fedozzi, op. cit., 182-183.
(2) Gidel, op. cit., II, 177.

dire ce qu'il ne dit pas. La solution proposée par M. Gidel a cependant pour elle la logique. Pourquoi refuserait-on, lors d'une arrestation, les garanties que l'on offre lors d'une simple descente à bord pour une instruction ?

Telles sont les limitations, de peu d'importance on le voit, qu'apportent fréquemment des conventions internationales au droit de l'Etat riverain. Ces conventions particulières, généralement des traités bilatéraux, sont cependant muettes sur une question qui a beaucoup préoccupé non seulement la doctrine mais surtout les milieux maritimes. On en retrouve d'ailleurs l'écho dans les discussions auxquelles elle donna lieu aux conférences internationales. Un Etat riverain peut procéder à bord des navires en séjour et parfois en passage à des mesures d'instruction. Il a même à cet effet, un pouvoir discrétionnaire. Mais alors pourra-t-il retenir le navire tant qu'il lui plaira ?

Pourra-t-il prolonger l'escale aussi longtemps qu'il voudra prolonger l'instruction ? En principe toujours rien ne limite son pouvoir.

La conférence de codification s'est préoccupée de la question. L'article 8 des bases, dont nous avons cité la majeure partie déjà, s'exprime comme suit :

« Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction prévus dans sa législation, à bord d'un navire étranger qui se trouve dans ses eaux intérieures ou qui stationne dans la mer territoriale ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures. Toutefois l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire ». Et les observations de la con-

férence disent formellement que si « l'Etat riverain veut procéder à l'arrêt du navire en vue de déférer le coupable à ses Tribunaux, un autre conflit d'intérêt peut surgir : d'une part l'intérêt de la navigation qui doit être entravée le moins possible et d'autre part celui de l'Etat riverain qui veut appliquer sa loi pénale sur toute l'étendue de son territoire. Aussi la conférence émet-elle le vœu que « l'Etat riverain s'efforce toujours d'entraver la navigation le moins possible ».

On voit par conséquent qu'en principe le pouvoir judiciaire de l'Etat est illimité chaque fois que ce dernier dispose de la compétence pénale. Les limitations possibles, concernant l'exercice de ce droit et la possibilité de retenir le navire, n'ont aucune existence propre en droit international. Elles n'existent qu'en vertu de conventions. L'intérêt de la navigation est cependant suffisamment engagé, qu'il s'agisse de retenir un navire ou d'arrêter ceux qui en ont la responsabilité, pour que les conventions internationales concernant la compétence pénale à propos d'un abordage se soient efforcées de prévoir et de réglementer ces limitations.

Rappelons d'ailleurs que, comme pour l'abordage en haute mer, la question de la compétence disciplinaire, de l'avis de tous, ne concerne que l'Etat dont le navire bat le pavillon, c'est-à-dire à peu près toujours dont le délinquant est ressortissant. L'Etat riverain ne peut posséder aucune compétence disciplinaire. Les règles disciplinaires constituent un ordre juridique autonome que seul l'Etat du pavillon a qualité pour faire respecter. Ordre juridique auquel, dit M. Gidel, « l'Etat riverain reste toujours étranger ainsi qu'aux sanctions que comporte sa

violation éventuelle » (1). La Cour de Cassation exprimait un avis identique en statuant que « à l'exception de ce qui concerne la discipline et l'administration intérieure du bord dans lesquelles l'autorité locale ne saurait s'ingérer, les bâtiments de commerce restent soumis à la juridiction territoriale » (2).

Cette juridiction territoriale est donc, en droit international, exclusive et incontestable. Est-elle cependant pratiquement exercée ?

Section II

La pratique législative et jurisprudentielle

La position prise par chaque législation serait fort difficile à connaître s'il nous fallait la déduire des seuls textes législatifs. Nous possédons heureusement les réponses des principales puissances maritimes aux deux questionnaires de la conférence pour la codification du droit international concernant, le premier la mer territoriale, et le second les eaux intérieures. Nous les étudierons séparément. Auparavant nous croyons nécessaire d'expliquer brièvement l'évolution de la législation anglaise à la suite de l'affaire de la « Franconia ».

Paragraphe 1. — *L'évolution de la législation anglaise*

Nous avons déjà relaté les circonstances de l'abordage du « Strathclyde » par le navire allemand « Franconia » à moins d'une lieue marine de Douvres en février 1876 (3).

(1) Gidel, op. cit., II, 201.
(2) Cassation, 25 février 1859. D. 59, I, 80.
(3) Clunet, 1877.

Le capitaine de la « Franconia » ayant débarqué à Douvres fut arrêté et traduit sous la prévention d'homicide par imprudence devant la Cour Centrale Criminelle de Londres. Nous savons aussi que la compétence des tribunaux anglais ayant été contestée, le juge sursit à statuer jusqu'à ce que la Cour des cas réservés de la Couronne ait tranché la question. Nous savons enfin que la Cour s'était d'abord demandée si, un passager du « Strathclyde » ayant péri, on ne pouvait pas considérer que le délit avait été commis là où il avait produit son résultat, c'est-à-dire sur le navire anglais. Elle avait écarté cet argument en constatant qu'il s'agissait d'un délit non intentionnel. La question qui se posait alors à la Cour était de savoir si un délit commis sur un navire étranger à l'intérieur des eaux territoriales anglaises relevait de ce fait des juridictions anglaises. Et la réponse fut négative. La Cour rechercha l'origine de la justice criminelle. Elle était primitivement rendue par deux tribunaux : l'un connaissait des crimes commis sur le territoire des Comtés, l'autre, la Cour du Lord Haut Amiral, de ceux commis sur mer. « Pour faire cesser les conflits deux statuts restreignirent la compétence de l'Amiral aux crimes et délits commis dans la haute mer et « au cas de mort d'homme à bord des grands navires étant ou naviguant sur le principal courant des grand fleuves, seulement en aval des ponts ». Cette juridiction appartient aujourd'hui à la Cour Centrale Criminelle, elle s'exerce dans les mêmes conditions. « On peut poser en principe, poursuivait la Cour, que la juridiction criminelle ne s'est jamais exercée sur un vaisseau étranger qui n'aurait pas été au moment du délit, soit dans un port anglais, soit dans les eaux intérieures ». Ainsi dans l'espèce les Cours anglaises n'étaient

compétentes ni aux termes de la loi commune ni d'après les statuts ou la jurisprudence de la haute cour d'Amirauté ».

La Cour se demanda alors si cependant la compétence des Cours anglaises ne pourrait se fonder sur le droit international. « En d'autres termes l'Angleterre peut-elle invoquer le consentement de tous les Etats civilisés pour soutenir que sa souveraineté s'étend à une lieue marine sur la mer et que dans ces limites elle a un pouvoir de juridiction ? ». Non, répond-elle. La liberté de la navigation maritime est un fait reconnu par tous les Etats civilisés. Le corollaire, c'est que le navire n'est soumis qu'aux lois de son pavillon.

Sans doute un Etat peut-il revendiquer la souveraineté jusqu'à une distance de 3 milles « à compter de la limite des basses eaux ». Cette souveraineté cependant n'est pas la même que celle qui s'exerce « sur le sol de son territoire, et de ses ports ». Elle n'a pour but que deux objets déterminés : « la défense et la sécurité de l'Etat limitrophe ». Et la Cour, pour bien montrer qu'il s'agissait là d'une conception non seulement anglo-saxonne mais encore en quelque sorte universelle, cite à l'appui de cette opinion entre autres auteurs : Merlin, répertoire de jurisprudence, volume 10, n° 135, et Ortolan : Diplomatie de la mer, I. 174-175.

Et voici la conclusion de ce célèbre arrêt : « Sans doute le navire commerçant étranger qui stationne dans un port est soumis à la juridiction territoriale en ce qui concerne les crimes et délits commis à bord surtout quand ces actes délictueux sont de nature à compromettre la tranquillité du port, mais la juridiction des Cours ne saurait s'étendre aux délits commis à bord d'un navire alle-

mand se trouvant à une lieue marine des côtes d'Angleterre... ».

Cet arrêt, on le voit, était particulièrement important. Il concluait à l'incompétence des juridictions anglaises pour connaître pénalement d'un abordage, commis en eaux territoriales sur un navire étranger. Il semble incontestable d'ailleurs qu'il aurait adopté la position opposée pour un abordage survenu dans les eaux intérieures. Et son importance était accrue encore du fait que la Cour des Cas Réservés s'était fondée non seulement sur la législation anglaise mais encore sur les principes du droit international.

La sentence, à peine prononcée, devait d'ailleurs être très âprement critiquée. L'émotion fut telle que, quelques mois plus tard, la chambre des Communes vota une loi affirmant la compétence des juridictions anglaises pour connaître des crimes et délits commis en eaux territoriales : acte du 16 août 1878 (1). La section 2 précise que les infractions commises par une personne, qu'elle soit ou non sujet britannique, en mer ouverte, dans les limites des eaux territoriales des possessions de Sa Majesté, tombent sous la compétence de la juridiction de l'Amiral, même si elles ont été commises à bord ou au moyen d'un navire étranger. La section 3 précise cependant que ces poursuites ne pourront avoir lieu « qu'avec le consentement d'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté ».

Depuis lors les juridictions anglaises sont donc compétentes pour connaître des crimes et délits commis sur des navires en séjour ou en passage tant dans les eaux intérieures que dans les eaux territoriales. Cette compétence

(1) 41 and 42, Victoria, c. 73.

est-elle pratiquement exercée ? Nous allons le rechercher dans les paragraphes suivants.

Paragraphe 2. — La pratique en mer territoriale

La conférence de codification avait demandé aux Etats intéressés s'ils écartaient ou réclamaient leur compétence pénale, et s'ils distinguaient, suivant qu'il y avait ou non passage, ou suivant que les conséquences des faits dépassaient le bord du navire ou le cercle des personnes qui s'y trouvent.

Bien qu'utilisant des voies différentes, les réponses aboutissent à une solution identique.

Un premier groupe de législations adopte la solution du droit international. Le passage vaut au navire une immunité à l'égard des juridictions de l'Etat riverain, mais cette immunité cesse dès qu'un acte a été commis dont les effets sont extérieurs au navire ou attentatoires à la sécurité ou à l'ordre public. L'immunité du navire en passage est une situation juridique. L'Etat riverain a l'obligation de la respecter.

C'est ainsi que le gouvernement norvégien considère que le passage ne fait pas présumer la soumission du navire à la juridiction de l'Etat riverain. La loi sur la compétence du 22 mai 1908 se soumet aux préceptes du droit international. La loi pénale est applicable dans tout le pays (c'est-à-dire en vertu du décret du 22 février 1812 sur le territoire maritime) et sur tous les navires norvégiens où qu'ils se trouvent. Mais « pour un navire étranger en passage, il n'y aura lieu à l'exercice de cette compétence, que si l'acte trouble la tranquillité ou l'ordre public ou menace de le troubler » (1).

(1) Op. cit. 83.

C'est une solution identique qu'admettent la Suède (1), l'Egypte (2), les Etats-Unis (3), la Roumanie (4), le Japon (5).

L'abordage trouble incontestablement la tranquillité de la mer territoriale. Il produit ses effets en dehors du navire. Toutes ces législations se reconnaissent donc compétentes pour en connaître pénalement. Aucune réponse d'ailleurs ne précise si pratiquement cette compétence est exercée.

C'est enfin cette même solution qui est adoptée par la législation française. Le gouvernement français reconnaît la situation juridique du navire en passage mais il le soumet « à ses lois et règlements en ce qui concerne la police des eaux et la sécurité du territoire », en vertu de l'article 63 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, et la loi du 1er mars 1888 sur la pêche en eaux territoriales.

L'avis du Conseil d'Etat du 20 novembre 1806 soumettait aux lois pénales françaises « toutes les infractions de nature à troubler la tranquillité du port ». C'est donc un double titre de compétence que possèdent nos juridictions.

Tout un autre groupe de législations a une conception quelque peu différente. L'immunité reconnue au navire en passage n'est pas pour elles un droit, c'est une faveur. En droit leur compétence est sans limite.

A la question concernant le libre passage le gouvernement allemand a répondu ignorer cette distinction. Le

(1) Op. cit., 85.
(2) Op. cit., 81.
(3) Ibid.
(4) Op. cit., 85.
(5) Op. cit., 83.

gouvernement australien affirme que sa souveraineté s'étend aux navires en séjour ou en passage (1). Le Danemark « soumet à sa juridiction tout navire en passage » (2). Le gouvernement anglais a sur les eaux territoriales un droit de souveraineté totale.

Mais ces législations accordent aux navires en passage, dans la mesure où cela leur semble utile, une certaine immunité qui peut concerner un délit d'abordage.

La loi sur les sinistres maritimes en Allemagne déclare les Offices Maritimes « compétents pour procéder aux enquêtes sur les sinistres des navires de commerce survenus dans les eaux territoriales allemandes, même s'il s'agit de navires étrangers » (3). Mais « en raison des dispositions sur la compétence, il est probable que les Tribunaux allemands seront surtout saisis de revendications découlant d'actes illicites commis dans les eaux territoriales. Dans ce cas l'Allemagne considèrera ses Tribunaux comme compétents lorsqu'un ressortissant allemand est l'auteur ou la victime de l'acte illicite ».

« Les Tribunaux allemands, poursuit la note, sont compétents sous les conditions générales pour connaître des crimes et délits commis dans les eaux territoriales allemandes ». L'alinéa 2 du paragraphe 152 du Code de Procédure civile permet cependant au ministère public de renoncer à la poursuite en certains cas particuliers. « Dans la réforme projetée du code de procédure pénale on a l'intention d'introduire une disposition permettant au ministère public de renoncer à la poursuite pour l'infraction commise à l'intérieur sur un navire de haute mer

(1) Op. cit., 80.
(2) Ibid.
(3) N° 2 a du par. a, op. cit., 79.

étranger ». Le gouvernement allemand se déclare même prêt à aller plus loin et à renoncer à toute poursuite si l'intérêt essentiel de l'Etat n'est pas en jeu.

Le gouvernement australien, qui revendique sans distinction sa juridiction criminelle, se déclare moins disposé à agir s'il n'y a que passage (1).

Le Danemark est disposé à abandonner sa juridiction en faveur du navire en passage « si ce passage ne donne pas lieu à des effets hors du navire, telle une collision » (2).

L'Angleterre qui ne reconnaît aucune distinction en droit n'exerce « sa juridiction que dans les seuls cas où l'intérêt d'une bonne administration le requiert ». C'est aussi la position prise par le gouvernement des Pays-Bas. Il déclare que le ministère public peut toujours en pareils cas renoncer à poursuivre et qu'il le ferait « à moins d'un intérêt spécial néerlandais » (3).

Que conclure de ce bref examen, sinon qu'en somme il s'agit toujours d'une question d'espèces. Qu'une législation accorde une immunité au navire en passage ou qu'elle se reconnaisse obligée de le faire par le droit international elle sera toujours compétente en principe pour connaître d'un abordage en eaux territoriales. Si nous nous attachions à la lettre des réponses nous devrions cependant ajouter que les législations, qui reconnaissent la situation juridique du navire en passage, exercent leur compétence chaque fois qu'un acte est commis qui enfreint les principes du passage inoffensif. Par contre les législations qui revendiquent une compétence de principe illimitée semblent disposées à n'en faire usage que dans des situations particulièrement graves.

(1) Op. cit., 80.
(2) Ibid.
(3) Op. cit. 85

Paragraphe 3. — La pratique dans les eaux intérieures

Le rapport de dépendance entre le territoire d'un Etat est les ports et les eaux intérieures devient beaucoup plus étroit. Nous avons vu qu'en Angleterre lorsque la Cour des Cas Réservés n'admettait sur les eaux territoriales qu'une souveraineté et une compétence très restreintes, les eaux intérieures et les ports étaient par contre assimilés au sol national. Nous avons indiqué d'autre part qu'en France, par exemple, le Code Civil classe les ports et les havres, dans ce que l'on convient d'appeler le domaine public. Tous les Etats agissent de même. Aussi n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que les Puissances riveraines revendiquent et exercent une compétence illimitée.

La matière est cependant dominée par une opposition entre ce que les auteurs appellent le système anglais et le système français (1). Le système anglais a été ainsi défini dans la réponse au questionnaire de la conférence de codification :

« De l'avis du gouvernement de Sa Majesté en Grande-Bretagne, l'Etat a le droit d'exercer sa juridiction sur un navire marchand mouillé dans ses ports ainsi que sur les personnes et sur les marchandises se trouvant à son bord. En matière pénale, il n'est pas habituel de la part des autorités d'intervenir et d'appliquer la juridiction locale à moins que l'assistance desdites autorités ne soit requise... ainsi que dans les cas où la paix et le bon ordre du port risquent d'être compromis. Dans chaque cas particulier, c'est aux autorités de l'Etat qu'il appartient de juger s'il y a lieu ou non d'intervenir » (2).

---

(1) Gidel, op. cit., II, 200 et s.

(2) Questionnaire de la conférence de codification, op. cit, 100.

On lui oppose le système français tel qu'il résulte de l'avis du Conseil d'Etat du 20 novembre 1806 (1). Dans le courant de l'année 1806, dans deux ports, celui d'Anvers et celui de Marseille, des actes d'indiscipline avaient eu lieu sur des navires américains entre membres de l'équipage. Les autorités locales avaient chaque fois voulu déférer les délinquants devant les juridictions françaises et elles s'étaient heurtées aux protestations des Conslus intéressés. Le Conseil d'Etat « d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté », « fut d'avis qu'il y avait lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux Tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées ».

« Considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'Etat ;

« Qu'un vaisseau neutre admis dans le port de l'Etat, est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu où il est reçu... ;

« ...Mais que si, jusque là, la juridiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettent à bord du bateau neutre de la part d'un homme de l'équipage neutre envers un autre homme du même équipage ;

« Qu'en ce cas les droits de la puissance neutre doivent être respectés comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise ».

(1) Sirey, Lois annotées, t. I, 737.

La seule différence qu'il semble que l'on puisse relever alors c'est que le « système français » « déclare qu'il ne se prévaudra pas de son droit de juridiction dans un certain nombre de cas qu'il indique à l'avance par des formules générales », tandis que le « système anglais » « ne fait pas à l'avance le départ entre les cas où cet exercice aura ou au contraire n'aura pas lieu » (1).

Cette différence ne paraît cependant pas devoir concerner l'abordage. Celui-ci rentre incontestablement dans les actes qui troublent soit « la tranquillité » soit « la paix et le bon ordre » du port, et qui comme tels sont ordinairement soumis aux tribunaux de l'Etat riverain. La preuve en est que les législations maritimes ont pu adopter l'une ou l'autre de ces positions. Selon M. Gidel, la Belgique, la Yougoslavie, la Grèce, la Norvège, le Portugal, etc..., auraient « adopté d'une manière plus ou moins complète les principes de l'arrêt de 1806 ; les Etats-Unis, les Pays-Bas et les Dominions « n'auraient au contraire paralysé l'exercice de leur compétence juridictionnelle répressive, ni par dispositions internes, ni par conventions » (2). Tous ces Etats cependant ont fait au questionnaire de La Haye une réponse identique. Ils ont tous répété ce qu'exprimait le gouvernement australien qui disait : « un Etat a l'habitude d'exercer sa compétence criminelle sur les navires mouillés dans ses ports » (3). Plus catégorique encore le gouvernement allemand prétendait « qu'une convention internationale n'aurait aucun intérêt ».

(1) Gidel, op. cit., II, 205.
(2) Gidel, op. cit., II, 227-249.
(3) Questionnaire de la Conférence de Codification, op. cit, 97.

Compétence certaine si l'abordage a eu lieu dans les eaux intérieures. Compétence exercée en mer territoriale dans les seuls cas où l'ordre public ou la sécurité le réclament, telle est la pratique internationale. Sans doute n'y a-t-il, comme nous venons de le dire, qu'une question d'opportunité, une question de fait. L'incertitude règne en la matière. Un fait demeure cependant, aucun conflit de compétence ne s'est jamais élevé à ce sujet. Est-ce simplement parce que, comme le dit le gouvernement anglais, les Etats ont l'habitude d'user « sagement » de leur compétence ? N'est-ce pas plutôt parce que les Etats ont conservé dans ce domaine le souci de la logique. La réponse du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique reproduit l'opinion exprimée par M. Moore dans son ouvrage « Digest of international Law ». Elle est à ce sujet assez intéressante.

« Si les Etats-Unis, écrit-il, revendiquent la juridiction pour tous les délits commis à bord des navires privés étrangers dans leurs ports ou dans leurs eaux, ils ne peuvent, s'ils veulent rester conséquents avec eux-mêmes, affirmer le droit de voir leurs citoyens exemptés de la juridiction des autorités locales lorsque ces citoyens commettent des délits analogues dans des ports étrangers » (1).

Les conventions internationales ont eu à se préoccuper de la question. La solution ne pouvait faire aucun doute. Ici encore, quoiqu'avec beaucoup moins d'arguments encore qu'à propos de la compétence civile, les théoriciens auraient pu proposer de laisser le délit relever des autorités du navire. Ils se seraient heurtés à des intérêts trop considérables et une pratique trop ferme. Comme l'écrit

(1) Moore Digest of int rnational Law, 276. Op. cit., 149.

encore M. Moore, si en pareils cas « des nations sont disposées à faire abandon de leur juridiction », « en règle générale la juridiction d'une nation est exclusive et absolue dans les limites de ses propres territoires dont les ports et les eaux territoriales font aussi nettement partie que la terre elle-même (1) ».

(1) Ibid.

CHAPITRE IV

LA CONDITION DES NAVIRES PUBLICS

Depuis fort longtemps les navires de guerre ont été considérés comme échappant à la condition juridique des navires privés. Cette situation s'étend-elle à tous les navires appartenant à un Etat ? Quelle est sa conséquence sur la compétence civile et la compétence pénale en matière d'abordage? Précisons immédiatement que les réponses que nous allons donner à ces questions valent également pour l'abordage hauturier.

Paragraphe 1. — *La compétence civile*

Le droit international reconnaît depuis fort longtemps aux navires de guerre un privilège d'exterritorialité où qu'ils se trouvent et même lorsqu'ils traversent les eaux nationales d'une puissance étrangère. Il en résulte en leur faveur une immunité de juridiction à l'égard de tous les tribunaux étrangers. On a expliqué cette situation par le respect mutuel des souverainetés. Il peut s'agir tout aussi bien de la projection en droit international d'une règle de droit interne. Dans certaines législations en effet la puissance publique ne supporte pas la responsabilité de ses agissements. C'est par exemple un principe certain en Angleterre que « le roi ne peut mal faire ». « Sa personne est ses propriétés ne tombent pas sous la juridiction de ses tribunaux (1). Il est incontestable en droit international qu'à la suite d'un abordage causé par un navire de

(1) Gidel, op. cit., II, 307.

guerre « la réclamation des intéressés peut toujours être portée devant les autorités de l'Etat du pavillon », mais elle ne peut être portée que devant ces autorités et elle devra se soumettre aux règles en vigueur.

Mais quels bâtiments bénéficient de cette situation ? Sans aucun doute les navires de guerre et les navires affectés à un service public. Peut-on cependant l'étendre à des navires appartenant à des Etats mais exploités commercialement ? Cette hypothèse avait longtemps été fort rare et n'avait donné lieu qu'à très peu d'espèces. Elle n'avait été tranchée que par des juridictions anglaises. En 1872 le « Charkieh » propriété du vice-roi d'Egypte, avait été exceptionnellement chargé d'une cargaison au retour d'un séjour à Londres et pour couvrir les frais du voyage. Dès son départ, à la sortie de la Tamise, il abordait et coulait un vapeur hollandais. Une saisie fut pratiquée et une instance en responsabilité s'engagea. Le 19 octobre 1872 la Cour d'Amirauté se déclara compétente dans un arrêt qui, dépassant le cadre du droit maritime devait avoir une importance particulière puisqu'il traitait de la condition juridique du Roi d'Egypte. Aucun principe de droit international, disait-elle, ne peut autoriser un Prince à revendiquer la qualité de commerçant tant qu'il y trouve avantage, puis à la renier dès qu'elle lui porte préjudice. Quelques années plus tard la malle belge le « Parlement belge », affectée au service de poste et subsidiairement au transport des passagers, aborda dans les eaux de Douvres un navire anglais. La juridiction de première instance se déclara compétente. Son jugement fut réformé par la Cour d'Appel qui s'estimait incompétente, le navire n'étant pas exploité commercialement. Il n'y avait, entre ces décisions, aucune contradiction. L'op-

position qu'on y relève était motivée par une considération de fait : la Cour d'appel, estimant que le « Parlement Belge » n'était pas exploité commercialement, n'avait pas voulu connaître de l'affaire. La Cour d'Amirauté avait au contraire fondé sa compétence sur ce fait que le « Charkieh » faisait lors de son voyage une opération commerciale. Un principe avait donc été nettement dégagé par la jurisprudence anglaise : celui de sa compétence à l'égard des navires d'Etat exploités commercialement.

La question devait, avec la guerre, devenir particulièrement brûlante et solliciter toute l'attention des juristes. Les Etats belligérants s'étaient constitué de très importantes flottes commerciales ; en 1921, par exemple, l'Etat français gérait un armement de 780.000 tonnes. Des abordages fréquents se produisirent. Si la plupart de ces flottes furent promptement liquidées, l'énorme organisation américaine du Shipping Board subsista. Elle bénéficiait en droit interne américain d'une situation privilégiée. Comment fallait-il la considérer dans les rapports internationaux ? Les jurisprudences devinrent très nombreuses, mais particulièrement hésitantes et très variées (1).

Nous n'entrerons pas dans leur étude si intéressante soit-elle. En effet, devant les conséquences désastreuses de ces oppositions pour le commerce international, le Comité maritime international se préoccupa d'établir une con-

(1) La pratique internationale a été étudiée dans plusieurs études de la revue internationale de droit maritime, tome 34. M. Ripert y traita de la jurisprudence française. M. Roscoe, de la jurisprudence anglaise, M. Siesse, de celle des Etats-Unis, et M. Marais, de la jurisprudence allemande. De très nombreuses notes anonymes ont été insérées dans les premiers volumes de la Revue de Droit Maritime comparé ; citons I. 35 ; 2, 405 (Ripert) ; 3, 348 ; 7, 387 ; 8, 84 ; etc., etc..., sur les travaux de la Conférence voir les rapports nationaux dans Bulletin du C. M. I., 50, 52. 54.

vention unificatrice. Cette convention fut d'autant plus rapidement obtenue qu'elle était ardemment désirée par tous les intéressés. La conférence diplomatique de Bruxelles établissait le 10 avril 1926, un texte définitif, aujourd'hui ratifié par la presque totalité des Etats signataires (1). Son entrée en vigueur est donc très prochaine. De nombreux Etats ont même déjà introduit dans leur législation des textes identiques (2). Nous croyons donc inutile de revenir sur une pratique appelée à disparaître très prochainement sinon déjà disparue. Nous nous bornerons à rappeler les dispositions essentielles de la convention de Bruxelles.

Les articles 1er et 2e prévoient l'assimilation totale des navires privés et des navires publics commerciaux :

ART. 1er. — « Les navires de mer appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires d'Etat, de même que les Etats qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent ou qui sont propriétaires de ces cargaisons sont soumis en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires et du transport de ces cargaisons aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés ».

ART. 2. — « Pour ces responsabilités et obligations les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant à des propriétaires privés, et que pour les cargaisons privées et leurs propriétaires ».

(1) Dor, 13, 530.
(2) En Belgique : loi du 28 novembre 1928.

Art. 3. — « Les dispositions des deux articles précédents ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement au moment de la naissance de la créance à un service gouvernemental et non commercial et ces navires ne seront pas l'objet de saisies, d'arrêts ou de détentions par une mesure de justice quelconque, ni d'aucune procédure judiciaire in rem.

« Toutefois les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat propriétaire du navire ou l'exploitant sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité:

1°) pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation ».

Art. 4. — « Les cargaisons appartenant à un Etat et transportées à bord des navires de commerce dans un but gouvernemental et non commercial ne seront pas l'objet de saisies-arrêts ou de détentions par une mesure quelconque ni d'aucune procédure judiciaire in rem.

Toutefois les actions du chef d'abordage... pourront être poursuivies devant le tribunal compétent en vertu de l'article 2 ».

Le texte de la convention est on le voit très net et très complet. L'abordage a-t-il été causé par un navire de guerre, les tribunaux de l'Etat du pavillon de ce navire seront seuls compétents « sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité ». S'agira-t-il au contraire d'un navire exploité à des fins commerciales, nous rentrons alors dans le droit commun de la compétence.

L'article 6 prévoit enfin que les Etats contractants ne feront pas bénéficier des dispositions de la Convention les Etats non-contractants. Il semble cependant que, tout au moins à l'égard des navires affectés à des opérations commerciales, et appartenant à un Etat non-contractant, les tribunaux d'un Etat contractant se déclareront compétents « en faisant observer que l'Etat étranger n'ayant pas adhéré à la Convention Internationale ne pourrait pas être traité d'une manière plus favorable qu'un Etat ayant adhéré à la dite Convention.

PARAGRAPHE 2. — *La compétence pénale.*

Il est nécessaire, ici encore, de distinguer selon l'emploi du navire. Si le navire public est utilisé à des fins commerciales il nous semble incontestable que son équipage doit être, pénalement, assimilé à celui d'un navire privé. Il relèvera des mêmes tribunaux.

S'agit-il au contraire d'un navire de guerre, ou d'un navire affecté à un service public ? Si l'abordage a eu lieu en haute mer seuls les tribunaux de l'Etat du pavillon pourront en connaître pénalement. A-t-il au contraire été commis dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures? Le droit international est assez incertain. Les Résolutions de La Haye, de 1898, de l'Institut de droit international concluaient même en ce cas à l'incompétence des tribunaux de l'Etat riverain.

« Les crimes et délits, disaient-elles, commis à bord de ces navires ou sur les embarcations qui en dépendent, soit par les gens de l'équipage, soit par toute autre personne se trouvant à bord, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle appartient le navire et sont jugés selon les lois de cette nation, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes ».

Le même organisme devait, trente ans plus tard, dans ses Résolutions de Stockholm 1928, disposer que « les crimes et délits commis à bord des bâtiments militaires soit par les gens de l'équipage, soit par toutes autres personnes se trouvant à bord, sont soustraits à l'exercice de la compétence des tribunaux de l'Etat du port, aussi longtemps que le bâtiment s'y trouve, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes. Toutefois si le commandant livre le délinquant à l'autorité territoriale, celle-ci recouvre l'exercice de sa compétence normale ».

Cette disposition est, on le voit beaucoup moins précise que la précédente. On peut supposer cependant que l'hypothèse se produira fort rarement qui donne compétence aux autorités du port. En l'absence d'un tel geste de la part du commandant, geste d'autant plus difficilement admissible que le commandant sera responsable personnellement de la conduite de son bâtiment, seuls les tribunaux du pavillon seront compétents (1).

---

(1) Une dernière difficulté peut se poser qui concerne également la compétence civile et la compétence pénale : un gouvernement insurrectionnel peut-il revendiquer l'immunité pour des navires de commerce qu'il a réquisitionnés et transformés en navires de guerre. Les tribunaux étrangers peuvent-ils statuer sur de tels conflits ? La question s'est brusquement posée à la suite des réquisitions opérées par le gouvernement basque. Les décisions ont été sur le premier point contradictoires : le tribunal de Rotterdam a statué de deux manières un peu différentes dans deux jugements différents : considérant dans le premier que ce gouvernement pourrait être considéré comme Etat souverain, puis, dans une autre espèce qu'il n'était qu'une émanation du gouvernement de Valence. Dor, 36, 346. Par contre la Cour d'Appel du 2e Circuit aux Etats-Unis, le 7 juin 1937. Dor, 36, 290, et la Cour Suprême Argentine, le 16 juillet 1937. Dor, 36, 113, se sont déclarées incompétentes pour statuer sur des réquisitions opérées par le gouvernement de Valence afin de transformer des navires privés en navires de guerre.

TROISIÈME PARTIE

Les Conventions de Paris

Est-il besoin, au terme de cette étude, de justifier l'intérêt porté par le comité maritime international à une codification de la matière. Nous savons, que, où que se soit produit l'abordage et quelle que soit l'action à laquelle il pourra donner lieu, les victimes seront rarement à l'abri d'un conflit de compétence et pourront difficilement connaître la juridiction à laquelle elles devront s'adresser. S'agit-il de la compétence civile à la suite d'un abordage en haute mer, les pratiques les plus diverses sont admises par les différentes législations. Elles consacrent les principes les plus opposés, de celui qui réserve la compétence aux nationaux de l'Etat à celui qui la subordonne à une simple saisie. Les nombreuses espèces de jurisprudence où cette question de compétence était soulevée et discutée sont une preuve suffisante du tort que de telles discussions peuvent causer aux victimes d'un abordage. Les nécessités du commerce international ne vont pas de pair avec de semblables controverses.

S'agit-il de la compétence pénale ? Il ne s'agit plus alors seulement de l'intérêt des victimes et des exigences du commerce international, mais encore de l'harmonie entre nations. Ici encore les principes les plus opposés sont appliqués. Nous avons vu avec l'affaire du « Lotus » l'importance du conflit qui pouvait en surgir.

Sans doute, jusqu'à présent, rien de tel ne semble encore s'être produit à propos des abordages en eaux territoriales. Un conflit n'en reste pas moins possible et l'on doit s'efforcer de le prévenir.

L'incertitude, d'autre part, qui règne en la matière ne peut qu'être préjudiciable à la rapide solution des litiges.

Cette première source de difficultés n'est d'ailleurs pas la seule. Les intérêts engagés dans une « aventure » sont aussi nombreux que divers. Admettre l'existence de plusieurs juridictions concurrentes, c'est faire trancher par des Tribunaux différents les divers litiges nés d'une même collision et donc s'exposer à de regrettables confusions de jugement. C'est permettre aux parties de choisir la juridiction dont la pratique leur semble la plus favorable.

Ce sont ces considérations que résumait le bureau du Comité Maritime International dans une circulaire en date du 31 mars 1901. Après avoir exposé brièvement les divers systèmes appliqués il disait : « Il ne nous appartient pas d'exprimer ici une opinion sur la valeur de ces divers systèmes, mais si, après ces contradictions et ces divergences on considère que les divers intéressés ne sont pas tenus de poursuivre leur action devant le même juge, que l'armement, la cargaison et les victimes peuvent s'adresser à des Tribunaux divers et le font parfois, on peut mesurer l'étendue des difficultés auxquelles ces règles diverses de juridiction exposent le commerce maritime et spécialement les armements obligés de se défendre à l'étranger, et parfois après l'abordage devant des Tribunaux qu'ils ne s'attendaient pas à trouver comme juges ; ils peuvent voir saisir leurs navires, leurs créances dans plusieurs ports à la fois et par des intéressés divers »... « Le mal est certainement grave et, sans vouloir toucher à l'organisation judiciaire, nous pensons qu'à des lois uniformes sur l'abordage doivent correspondre des règles

précises de juridiction territoriale. Le besoin de réforme se fait sentir à ce point que l'institution d'une juridiction contractuelle a été préconisée par des hommes éminents, nous voulons parler de l'arbitrage en matière de procès de collision » (1).

Une unification était donc particulièrement désirable. Elle devait se montrer cependant particulièrement difficile. Il est délicat et dangereux de toucher aux questions de compétence. C'est mettre en cause les fondements et les principes de chaque législation et de chaque organisation judiciaire. Les oppositions relevées sur ce point particulier proviennent d'oppositions beaucoup plus générales, et plus profondes.

Dans quel sens d'ailleurs travailler à cette unification ? Des esprits aussi imbus des questions de principes et des traditions romanistes tels que par exemple les juristes français, devaient rechercher la logique avant tout. Le but de leurs efforts devait être de réduire au minimum le nombre de juridictions compétentes — à une juridiction unique si possible. — Les anglo-saxons au contraire, beaucoup plus préoccupés des intérêts de la pratique, ne pouvaient admettre cette manière de voir. Ils devaient d'ailleurs comprendre beaucoup moins l'utilité d'une codification internationale. Des juristes habitués à voir la compétence très strictement fixée et limitée devaient s'inquiéter beaucoup plus de ce problème que ceux dont les législations se montrent beaucoup plus larges.

---

(1) Questionnaire de la Commission du C. M. I., Anvers, 31 mars 1901, signé : Lord Alverstone : lord Chief Justice of England ; M. le président Sieveking. M. le professeur Lyon-Caen, Sir Walter Phillimore ; M. Autran, Franck, le Jeune, Alf. Sieveking, Stubbs, R. 16, 721.

Le comité maritime international, à la suite de la circulaire que nous venons de rappeler se mit d'ailleurs résolument à la tâche. Il se heurta à de grandes difficultés. Si bien qu'après avoir discuté la question aux deux conférences d'Amsterdam et de Hambourg, après avoir rédigé un projet de convention, personne n'entendit plus parler de rien. Vingt ans avaient passé lorsque survinrent les incidents du « Lotus ». Ils réveillèrent l'attention des juristes en même temps qu'ils mettaient en lumière la question, jusqu'alors ignorée, de la compétence pénale. Le comité maritime international se saisit alors de nouveau du problème de la compétence civile, il y joignit celui de la compétence pénale. Après de nombreuses études il parvint au projet de Convention de la Conférence de Paris de 1937.

Il y a donc eu deux groupes d'études et de projets. S'il n'y avait eu au premier qu'un intérêt purement historique nous n'en parlerions que très brièvement. Nous croyons cependant qu'il n'est pas inutile d'y revenir. Les travaux de ces premières conférences ont guidé dans une grande mesure les recherches postérieures. La question, examinée beaucoup moins à fond, l'avait été cependant sous un angle beaucoup plus vaste. Des idées, des contre-projets avaient été présentés dont les dernières conférences eussent pu faire leur profit. C'est pourquoi dans un premier chapitre nous étudierons le premier projet de Conventions. Puis nous étudierons sous deux rubriques différentes les travaux de la Conférence de Paris concernant tant la compétence civile que la compétence pénale.

CHAPITRE PREMIER

LES PREMIERS ESSAIS DE CONVENTION

PARAGRAPHE 1er. — *La Conférence de Hambourg.*

C'est en préparant les travaux d'une conférence qui devait se tenir à Paris en octobre 1900, que l'on se préoccupa pour la première fois de la compétence en matière d'abordage. Cette conférence devait en effet s'occuper de la responsabilité à la suite d'un abordage. Elle se proposait d'en unifier la réglementation. Mais, comme le disait la circulaire du Comité maritime international, « à côté des conflits de lois surgissent en la matière des conflits de compétence. Ceux-ci ne sont pas moins graves que ceux-là, car il importe autant de savoir qui jugera le procès que de savoir quelle loi lui sera appliquée. Logiquement nous nous trouvons amenés à nous occuper des conflits de juridiction ».

Le bureau du Comité adressait le 5 février 1900 aux diverses associations maritimes, un questionnaire destiné à préparer les travaux de cette conférence. En conséquence, il leur demandait en particulier de préciser quelles étaient, à leur avis, « les meilleures règles pour la compétence des Cours et Tribunaux des différents pays au point de vue des abordages, spécialement des abordages survenus en haute mer » (1).

(1) R. 15, 708.

Remarquons qu'une définition aussi large aurait dû normalement comprendre avec l'étude de la compétence civile, la compétence pénale. Il ne semble pas cependant que les intéressés ne soient préoccupés du problème dont en tout cas, on ne parla nullement au cours des débats.

La Conférence de Paris se réunit du 1er au 5 octobre 1900 (1). Elle fut si occupée par le problème de la responsabilité, qu'elle n'eut pas le temps d'aborder celui de la compétence dont elle renvoya l'étude à la prochaine conférence qui devait se tenir à Hambourg (2).

Le travail de cette conférence fut soigneusement préparé. Le bureau du Comité avait prié chaque association maritime de préparer un rapport sur la question. Puis il réunit les réponses obtenues en un tableau synthétique et il présenta à la conférence un avant-projet (3).

L'article 1er du projet donnait au demandeur une option entre plusieurs compétences. La première était celle du tribunal du domicile du défendeur. Elle fut adoptée sans discussion.

La Commission demandait en second lieu s'il conviendrait de « donner compétence au juge du lieu de l'abordage » ? La Conférence répondit encore par l'affirmative.

Elle proposait ensuite la compétence du tribunal du port d'attache du navire défendeur. Une discussion intéressante s'éleva à ce sujet dont nous retrouvons l'écho dans le texte que devait voter en 1937 la conférence de Paris. Les avis en effet étaient très partagés. L'un des

(1) R. 16, 290.
(2) R. 16, 721.
(3) R. 18, 238.

délégués, M. Sieveking, fit remarquer que les législations ne s'en faisaient pas toujours la même conception. C'est ainsi que le droit allemand distingue entre deux sortes de notions: le Heimatshafen et le Registerhafen. Le Heimatshafen est le port d'où l'armateur se livre à la navigation avec le navire (der Hafen, von welchem aus die Schiffahrt mit dem Schieffe betrieben wird, art. 480 du Code de Commerce). Le Registerhafen est le port d'immatriculation. Il citait en exemple un navire affecté à la navigation entre New-York et le Brésil, mais appartenant à une Compagnie allemande et comme tel enregistré à Hambourg. Le port de Hambourg d'où le navire est parti pour ne plus jamais revenir est le port d'immatriculation, le Registerhafen. Le port de New-York est le Heimatshafen.

M. Lyon-Caen, fit alors remarquer que cette distinction était inconnue en France et qu'il serait dangereux d'insérer dans une Convention une notion si discutée. On pouvait lui répondre que le Heimatshafen était en réalité le port du domicile de l'armateur tandis que le Registerhafen correspondait au port d'attache français. La conférence écarta d'ailleurs l'objection et admit cette compétence.

(Cette distinction éclaire la disposition de l'article 1 *a* de la Convention de Paris qui prévoit que l'action pourra être portée au Tribunal du port d'immatriculation du navire défendeur).

La conférence adopta enfin la compétence du Tribunal du port où le navire intéressé à l'abordage a été saisi, refusant d'y comprendre le cas où un autre navire appartenant au même armateur aurait été saisi.

Elle écarta le principe de la compétence du Tribunal du domicile du demandeur et celle du lieu où le défendeur a été touché par l'exploit de citation quand il n'y a ni domicile ni résidence.

Elle admit enfin que le juge saisi de l'action principale pourrait connaître des demandes reconventionnelles et des demandes en garantie (1).

La conférence aboutit donc à un premier projet. Mais plus encore elle avait servi à révéler les difficultés de l'œuvre entreprise. Il fallait concilier des pratiques contradictoires. La discussion avait dû être interrompue à plusieurs reprises. M. Autran écrivait peu après : « Lorsque l'on s'est trouvé en présence des difficultés à résoudre, il n'est pas téméraire d'affirmer que les membres du congrès de Hambourg ont été effrayés par leur nombre ainsi que par la complication des problèmes juridiques à résoudre » (2).

Ces difficultés n'étaient cependant pas suffisantes pour arrêter le Comité maritime international dans sa tâche. La question fut inscrite à l'ordre du jour de la conférence d'Amsterdam à la suite d'une circulaire où M. Louis Franck, secrétaire du bureau permanent, et qui devait être l'animateur des Conventions de Paris, disait : « C'est la première fois que ces difficiles et épineuses questions ont fait l'objet d'une discussion internationale autorisée ». « Celle-ci assurément fait ressortir combien était différente l'opinion des divers pays mais elle a montré en même temps que des bases d'entente ne sont pas impossibles à découvrir (3) ».

(1) R. 18, 257.
(2) R. 19, 137.
(3) Circulaire, Anvers, 12 oct. 1902. R. 18, 258.

PARAGRAPHE 2. — *La Conférence d'Amsterdam. — Son projet de Convention.*

La Conférence se trouva en présence de deux projets. Le premier n'était autre que l'avant-projet résultant des travaux de la précédente conférence : le second était un contre-projet, présenté par l'Association Française de Droit Maritime (1).

L'avant-projet réunissait les travaux de la précédente conférence. Il prévoyait une quadruple compétence. Celles

1°) du tribunal du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur. « Dans les cas où le défendeur est une Société l'action pourra être formée devant le Tribunal du siège social de la Société »,

2°) du Tribunal du lieu de l'abordage quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales appartenant aux Etats contractants,

3°) du Tribunal du port où le navire du défendeur est enregistré,

4°) du Tribunal du lieu où le navire du défendeur a été saisi « même dans les cas où avant l'assignation la saisie aura été levée et remplacée par une caution ».

Les articles suivants prévoyaient que ces Tribunaux, une fois saisis de l'action principale seraient compétents pour connaître des demandes reconventionnelles et pour ordonner les mesures provisoires.

L'article 4 prévoyait enfin qu'un même demandeur ne pourrait intenter qu'une seule action du chef d'un même abordage.

---

(1) Voir R. 19, l'étude de M. Autran, p. 136 et s. ; le projet de l'Association, p. 652.

En même temps que cet avant-projet la conférence fut saisie d'un contre-projet émanant de l'Association Française de Droit Maritime. Dès la conférence de Hambourg certains délégués français avaient protesté contre le trop grand nombre de compétences prévues. Ils concluaient à l'adoption d'une compétence unique.

Cela leur semblait plus pratique et en même temps plus rationnel. Le contre-projet s'inspira de ces protestations. Il se préoccupait d'effectuer cette réduction sans nuire aux justiciables. Il proposait de « multiplier les compétences des Tribunaux appelés à prendre des mesures provisoires, conservatoires et urgentes », de « sauvegarder les intérêts en jeu en obligeant l'armateur à fournir caution dans la mesure de sa responsabilité légale »... « en subordonnant à une même garantie les autorisations de saisie », et ensuite de « mettre à l'abri de toute recherche ultérieure le propriétaire du navire et de restreindre autant que possible le nombre des Tribunaux compétents » (1).

L'Association proposait en conséquence la compétence, tant au fond que sur la demande reconventionnelle, d'un seul Tribunal: celui « du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur », ou du siège social de la Société, si le défendeur est une Société (2).

Par contre, seraient compétents pour ordonner, soit les mesures conservatoires et provisoires, soit les mesures d'instruction:

1°) le Tribunal du lieu de l'abordage,

2°) le Tribunal du port du refuge,

---

(1) Autran, R. 19, 136 et s.

(2) R. 19, 652.

3°) le Tribunal de la saisie avant cependant la constitution de la caution.

On ne saurait trop remarquer le caractère original et réaliste de cette proposition. Son sort cependant n'était pas douteux malgré l'adresse et l'éloquence de son promoteur (1). La conférence en effet n'avait ni le désir ni la possibilité de créer une nouvelle organisation de la compétence. Elle ne pouvait chercher qu'à concilier, dans la mesure du possible, les diverses conceptions en présence. Il était chimérique d'espérer faire accepter par les législations anglo-américaines l'abandon de la pratique du forum arresti.

La conférence fut saisie d'une autre proposition émanant de M. Lyon-Caen et inspirée d'une autre conception. Ce qu'il faut chercher à éviter, pensait-il aussi, c'est que des Tribunaux différents connaissent d'un même abordage. « La législation de chaque pays, proposait-il alors, déterminera les tribunaux compétents pour connaître des actions relatives à un abordage. Aucune distinction ne doit être faite entre les nationaux et les étrangers. Toutes les questions relatives à un même abordage doivent être portées devant le Tribunal qui a été le premier saisi d'une demande en indemnité du chef de cet abordage. Les jugements rendus en matière d'abordage sont exécutoires en dehors du pays où ils ont été rendus et cela sans qu'il y ait lieu à un examen sur le fond ».

Cette proposition était beaucoup plus ingénieuse puisqu'elle n'entraînait aucune modification de la compétence interne. Elle eût été beaucoup plus facilement acceptable. Seul l'article 14 du code civil français s'y opposait nette-

(1) R. 19, 654. Exposé des motifs du Président de l'Association française de droit maritime, M. Autran.

ment. Il est évident cependant qu'aucun accord international ne pourrait être conclu sans y porter atteinte.

Ces deux projets furent repoussés. L'avant-projet de la commission fut adopté comme résolution définitive. Les travaux en restèrent là. Sans doute s'effraya-t-on des défauts du projet et des difficultés à vaincre. Il fallut attendre l'affaire du « Lotus » pour que les juristes s'en préoccupent à nouveau.

CHAPITRE II

LES CONVENTIONS DE PARIS. — MAI 1937

Nous avons indiqué déjà comment, à la suite de l'arrêt de la Cour permanente de justice internationale sur l'affaire du « Lotus », l'association française de droit maritime avait prié le Comité Maritime International de se préoccuper de la compétence pénale en matière d'abordage. Mais en faisant découvrir le problème de la compétence pénale l'arrêt devait ramener l'attention sur celui de la compétence civile. M. Dor proposa donc d'étudier les deux aspects d'un même problème (1). La conférence d'Anvers, à laquelle avait été soumise la proposition de l'association française, chargea la commission qu'elle avait nommée pour préparer un projet de convention sur la compétence pénale, de préparer un autre projet sur la compétence civile. Elle mit l'étude de ces deux projets à l'ordre du jour de la conférence suivante, qui devait se réunir à Oslo.

Section Première

La compétence civile

Sous-Section 1. — *Les travaux préparatoires*

Le projet qui devait être soumis à la conférence d'Oslo fut élaboré avec un très grand soin par une commission du comité maritime international. Cette commission, dont

(1) Smeesters. Dor. 22, 80-82.

le président était le juriste belge Louis Franck, et dont M. Dor était rapporteur, était composée de juristes éminents : MM. J. T. Asser, Professeur Berlingieri, Docteur Hugo Brandt, L. Descamps, Docteur Friedrich Drückor, Martin Hill, Alb. Le Jeune, Professeur Ripert, Antoine Franck (1). La Commission se réunit une première fois à Anvers le 19 novembre 1932. Elle discuta un rapport de M. Dor, puis le chargea de préparer un premier projet. Ce projet fut discuté lors d'une seconde séance tenue à Londres le 16 mai 1933 (2). A la suite d'une nouvelle discussion et après l'examen de douze rapports nationaux un deuxième projet fut préparé qui fut soumis à l'examen de la conférence d'Oslo (3).

Ce projet restreignait la portée d'application de la convention « aux cas où il y a lieu d'appliquer la convention internationale de Bruxelles de 1910 sur l'abordage ». Il en était donc en quelque sorte le complément.

Il prévoyait deux compétences pour l'abordage hauturier :

1° Celle du Tribunal du domicile commercial ou, à défaut, du domicile personnel du propriétaire du navire défendeur ;

2° Celle du Tribunal du lieu où le navire défendeur ou un autre navire appartenant au même armateur a été saisi, même dans les cas où, avant l'introduction de la demande, la saisie a été levée moyennant caution.

Pour l'abordage en eaux territoriales, le projet prévoyait la compétence du tribunal du lieu de l'abordage.

---

(1) Sur les travaux de la Commission. V. Siesse « La Conférence d'Oslo du C. M. I., Dor, 29, 19.

(2) Dor, 27, 520 et s.

(3) Bulletin du C. M. I., n° 96.

Le texte réservait enfin aux parties le droit de convenir d'une autre compétence.

Dans cette énumération, la Commission avait écarté la compétence du port d'immatriculation ; cela afin de restreindre le nombre des juridictions compétentes. La saisie, par contre, fut admise à l'égard de tout navire appartenant au défendeur. Cette disposition ne fut acceptée que dans le second projet et avec de grandes difficultés. M. Franck avait fini par la faire reconnaître en faisant remarquer qu'il pouvait être très difficile de saisir un navire déterminé s'il appartenait à une nation lointaine.

Ce n'est pas enfin sans hésitation que l'on admit, pour l'abordage en eaux territoriales, la compétence du forum delicti. La disposition fut finalement insérée pour faire coïncider ce projet avec celui que l'on préparait pour la compétence pénale. On avait d'ailleurs noté qu'en pratique, si ce texte avait été supprimé, il aurait fallu établir pour cet abordage la compétence du tribunal de la saisie. Mais dans ce cas le plus souvent la saisie serait effectuée dans le port même de l'abordage.

L'article 2 enfin étendait à ces tribunaux la compétence « en matière d'action en garantie et de toutes autres actions nées du même abordage ».

Le demandeur, stipulait encore le projet, ne pourra intenter contre le même défendeur qu'une seule action du chef d'un abordage, même si plusieurs tribunaux situés dans des Etats différents sont compétents en vertu de l'article 1.

« Il n'en serait autrement que dans le cas où le défendeur n'aurait pas satisfait au jugement rendu contre lui » (article 3).

L'article 4 réservait aux Tribunaux prévus à l'article 1er la compétence pour ordonner les mesures d'instruction.

L'article 5 réglementait la saisie et l'article 6 exceptait de la convention les abordages « intéressant des navires de guerre et des navires d'Etat exclusivement affectés à un service public ».

Ce qui mérite d'être noté, c'est qu'au cours des discussions il ne fut jamais présenté de projets plutôt dogmatiques, tels que ceux que présentèrent à la conférence d'Amsterdam les délégués français. C'est que, comme le faisait remarquer M. Dor, « la sécurité du commerce international exige l'établissement de règles uniformes quelles qu'elles soient pourvu qu'elles soient internationales » (1). Le vote d'un projet définitif était d'ailleurs impatiemment attendu. Le Président de l'Union Internationale des Assureurs transports demandait « l'adoption d'une convention aussi rapidement que possible ». Les membres de cette Union, lors d'un congrès à Baden-Baden, émirent un vœu identique.

Lorsque cependant s'ouvrit la Conférence d'Oslo, le 22 août 1933 (2), certaines protestations furent formulées tant par les délégués anglais que par les délégués américains qui, satisfaits de leur pratique, saisissaient peu l'intérêt de la convention projetée.

La discussion commença cependant après que M. Dor eut justifié les préoccupations du Comité Maritime International qui, dit-il « intéressent non seulement les armateurs mais les assureurs » (3).

---

(1) Siesse, op. cit., 23.
(2) Siesse, op. cit.
(3) Siesse, op. cit., p. 23.

Les premières controverses portèrent sur l'article 1er qui établissait la compétence du Tribunal du « domicile commercial ». Il s'agissait d'une notion absolument inconnue dans un certain nombre de législations où le registre du commerce n'est pas institué.

Puis la discussion porta sur la seconde compétence prévue, celle du Tribunal du port de la saisie. Le projet présenté était une œuvre de conciliation qui adoptait un peu tous les points de vue. Il entraînait cependant pour la France des concessions importantes. Il constituait une renonciation aux droits que l'armateur français, ou tout intéressé, puise dans les articles 14 et 15 du Code civil. L'adoption de la compétence du forum arresti aurait donc été, ainsi que le fit remarquer M. Ripert, une innovation particulièrement importante et une brèche dans notre système juridique. Ne valait-il pas mieux, après avoir demandé une pareille concession, en limiter les effets en restreignant la saisie au seul navire intéressé à la collision? C'eût été dans l'esprit de ce projet « transactionnel ». Ne fallait-il pas en même temps restreindre les effets de la saisie à la seule demande principale ?

La discussion d'ailleurs ne porta, selon M. Dor, que sur l'article 1er qui était à vrai dire le texte essentiel. Elle n'aboutit qu'à mettre en lumière les difficultés de l'œuvre entreprise et le projet fut finalement de nouveau renvoyé à une Commission dont la composition était celle de la précédente.

Le texte qui sortit des nouvelles délibérations fut à dessein très bref ; on en écarta toutes les dispositions qui l'encombraient, notamment celles qui concernaient la sai-

sie dont il fut entendu qu'elles feraient l'objet d'une convention séparée. Présenté par M. Dor à la conférence de Paris, ce projet servit de bases aux discussions.

Sous-Section 2. — La Convention de Paris (1)

La conférence se réunit à Paris du 18 au 21 mai 1937 sous la présidence de M. Ripert. Les séances du 19 mai furent consacrées au problème de la compétence civile. Les délégués de douze nations discutèrent le rapport de M. Dor et le projet qu'il présentait au nom de la Commission, en s'appuyant sur les rapports des Associations nationales.

Paragraphe 1. — Le Projet de la Commission

Ce projet, présenté par M. Dor, était très bref (2). Le texte essentiel, l'article 1er disposait :

« L'action du chef d'un abordage pourra être intentée uniquement au choix du demandeur :

a) Devant le tribunal du domicile du défendeur ;

b) Devant le tribunal du lieu où le navire défendeur ou un autre navire appartenant au même propriétaire a été saisi, même dans les cas où, avant l'introduction de la demande, la saisie a été levée moyennant caution ;

c) Devant le tribunal du lieu de l'abordage quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales d'un Etat dont l'un des navires portait le pavillon au moment de l'abordage ».

---

(1) Voir Bulletins du C. M. I., n° 98, 99, 100, 101. La Conférence de Paris du C. M. I., Bulletin de l'Association française de droit maritime. M. Haller. La Conférence de Paris du C. M. I., Dor, 37.

(2) Bulletin du C. M. I., n° 98, 7.

Ce texte comme on le voit comportait d'importantes modifications. Il abandonnait d'abord tout essai de précisions de la notion du tribunal du domicile du défendeur. « Les difficultés avaient montré, déclara M. Dor, que dès que l'on veut préciser cette notion on se heurte à des difficultés et à des objections »... « il en est ainsi en particulier lorsque le navire appartient à des propriétaires et à des armateurs différents »... « Le projet laisse aux législations nationales le soin de déterminer quelle est, parmi les diverses personnes qui peuvent avoir qualité pour défendre à l'action d'abordage, celle qui doit être considérée comme le défendeur légitime » (1).

Aucune modification par contre n'avait été apportée au texte établissant la compétence du Tribunal du forum arresti. « La Commission, déclara le rapporteur, n'a pas cru devoir s'arrêter aux propositions que l'on faisait de restreindre ce titre de compétence..., soit aux seuls cas où le créancier saisissant est un ressortissant de l'Etat du lieu de la saisie..., soit surtout au cas où la saisie est effectuée sur le navire abordeur lui-même ». « La Commission a considéré en effet que cette solution, conforme aux principes suivis aux Etats-Unis et sur le continent, rencontrera plus facilement l'adhésion générale ».

La modification la plus importante concernait le cas d'abordage en eaux territoriales. Nous avons indiqué qu'à Oslo le principe de la compétence du « forum delicti commissi » avait été critiqué. Un délégué américain, M. C. S. Haight avait même déclaré que les milieux maritimes américains n'accepteraient jamais cette compétence. Pour conserver à la Commission son caractère de transaction

(1) Dor, op. cit., 12.

entre les solutions en présence, la Commission proposait donc de restreindre la compétence de l'Etat riverain aux seuls cas où l'un des navires intéressés bat le pavillon de l'Etat riverain.

Les autres articles reproduisaient sans modification ceux que l'on avait présentés à Oslo :

Article 2. — Les dispositions qui précèdent ne portent aucune atteinte au droit des parties de porter une affaire d'abordage devant telle juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou de la soumettre à l'arbitrage.

Article 3. — Les demandes reconventionnelles, les actions en justice et toutes autres actions nées du même abordage pourront être portées devant le Tribunal compétent pour connaître de l'action principale aux termes de l'article 1er.

Article 4. — Rien de ce qui est prescrit dans la présente convention ne modifie les lois et principes actuellement en vigueur dans les divers Etats contractants en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre ou des navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Paragraphe 2. — Les Rapports nationaux

Ce projet de Convention avait été soumis aux diverses associations nationales de droit maritime pour qu'elles adressent un rapport à la Conférence de Paris.

Le texte évidemment le plus discuté fut celui de l'article 1. Le premier paragraphe, celui qui prévoyait la compétence du « Tribunal du domicile du défendeur » ne pouvait, avec un texte aussi large, soulever aucune difficul-

té. « C'est d'ailleurs, déclarait M. Sauvage, dans le rapport de l'Association française de droit maritime, l'application d'une règle de droit commun consacrée dans la procédure de tous les pays » (1).

L'association néerlandaise de droit maritime avait cependant proposé que l'on ajoute : « en cas de pluralité de défendeurs devant le Tribunal de l'un d'eux au choix du demandeur » (2).

Le deuxième paragraphe fut au contraire l'objet de violentes critiques. Le principe de la compétence du Tribunal de la saisie ne faisait et ne pouvait faire l'objet d'aucune critique. Les délégués français l'avaient depuis longtemps compris. Mais on se souvient de l'opposition entre les deux modalités : le système américain et écossais de l'efficacité de la saisie de tout navire appartenant à l'armateur responsable, et le système anglais qui restreint cette efficacité à la seule saisie du navire abordeur. La Commission avait adopté le premier système que le rapporteur avait prétendu le plus facilement acceptable comme étant le système « américain et européen ». L'opinion des délégations européennes fut cependant tout autre.

Dans le rapport qu'il présenta au nom de l'association française, M. Sauvage reprit les critiques déjà formulées à Oslo par M. Ripert :

« Une compagnie propriétaire de lignes régulières importantes pourrait être assignée devant n'importe quel tribunal du globe suivant qu'il a pris fantaisie au demandeur de saisir conservatoirement l'un ou l'autre de ses na-

(1) Rapport de l'Association française de droit maritime, Bulletin du C. M. I., n° 99, p. 1. « La Conférence de Paris du C. M. I. ». 15.

(2) Rapport de l'Association Néerlandaise, op. cit., n° 100, p. 9.

vires sur un point quelconque d'un de ses trajets. Dans tous les cas, le défendeur pourrait être distrait de ses juges naturels sans motifs légitimes, et le demandeur aurait la faculté de choisir à son gré les tribunaux du pays dont la jurisprudence ou les tendances lui apparaissent comme les plus favorables pour lui » (1).

C'était l'opinion émise par les rapports de l'association norvégienne et de l'association suédoise de droit maritime. Indiquons dès maintenant qu'en séance une telle position fut soutenue par les délégations allemande, belge, italienne et néerlandaise.

Le troisième paragraphe réglait la compétence en eaux territoriales ; on sait que le premier projet donnait une compétence pleine et entière aux tribunaux de l'Etat riverain. Cette disposition avait été critiquée par des délégués américains qui la disaient contraire à leur pratique nationale. Ils avaient fait valoir que la législation des Etats-Unis n'admettrait jamais la compétence du forum delicti commissi. Cette position pouvait sembler curieuse. Nous avons déjà indiqué quelle avait été la réponse du gouvernement des Etats-Unis au questionnaire de la conférence de codification : « Le gouvernement concède... qu'un de ses navires lorsqu'il visite le port d'un autre pays pour des fins commerciales est soumis à la juridiction de ce pays... » (2). Le gouvernement citait d'ailleurs à l'appui de sa thèse l'opinion du jurisconsulte américain Moore. Or, celui-ci écrit : « La juridiction de toute nation indépendante sur les navires marchands d'autres nations sé-

(1) Sauvage, op. cit., loc. cit.

(2) Réponse du gouvernement des Etats-Unis au questionnaire de la Conférence de Codification, op. cit., 87.

journant dans ses propres ports est absolue et exclusive... Cette question de la juridiction a été examinée par la Cour Suprême des Etats-Unis. Les opinions exprimées par cette Cour sont approuvées par ce gouvernement et il est disposé à agir conformément à ces opinions dans ses relations avec les nations étrangères. En règle générale la juridiction d'une nation est exclusive et absolue dans les limites de ses propres territoires dont les ports et les eaux territoriales font aussi nettement partie que la terre elle-même » (1).

Quoi qu'il en soit le rapporteur M. Dor, répondant au délégué américain, faisait valoir que, pour sa part, il était prêt à renoncer à la compétence de l'Etat riverain. Il ajoutait d'ailleurs que la disposition aurait peu d'importance puisqu'une saisie « ad fund andam juridictionem » pourrait toujours être pratiquée dans le port du lieu du délit. C'est ce qui explique la disposition du nouveau projet. Elle fut cependant critiquée par la plupart des rapports nationaux. Il était d'ailleurs peu probable qu'elle fût ratifiée par des Etats généralement soucieux de sauvegarder l'intégrité de leurs droits de souveraineté. C'est ce que déclara S. E. le Dr Carlos Quintana, président de la délégation argentine (2).

Mais comment justifier la restriction ? M. Dor avait déclaré (3) : « il est apparu qu'il serait excessif d'attribuer compétence aux juridictions argentines, par exemple, pour la seule raison que l'abordage se serait produit dans les eaux territoriales argentines alors que la collision n'in-

(1) Moor Digest of international law, 27, 6. Bases 149.
(2) Haller, op. cit., 11.
(3) Op. cit., 13.

téressait que deux navires européens ». « Mais lui répondait avec sagacité M. Sauvage, l'on conçoit mal que, soit les passagers, soit les propriétaires des marchandises ne puissent pas suivre devant les Tribunaux qui seront le plus souvent ceux de leur propre pays, la réparation du dommage résultant d'un délit ou quasi-délit commis dans les eaux territoriales ». Et il poursuivait : « Prenons l'exemple d'un abordage qui se serait produit entre un navire allemand et un navire américain au sortir du port du Havre ou de Southampton et alors qu'aucune saisie n'a pu avoir lieu à la suite de la collision. Dans le premier cas, les deux navires ont embarqué des marchandises ou des passagers français, et dans le second ils ont embarqué des marchandises ou des passagers anglais. Il paraît donc indispensable que ces chargeurs ou ces passagers puissent plaider si bon leur semble devant le tribunal du lieu de l'abordage et, comme le texte du projet le leur interdit, l'association française de droit maritime a été d'avis d'ajouter à ces textes les mots : « ou dont le demandeur est ressortissant ».

Le rapporteur de l'Association belge de droit maritime, rédigé par M. Winkelmolen (1), avait repris l'exemple cité par M. Dor. « On ne comprend pas pourquoi dans l'exemple cité par l'honorable rapporteur, le Tribunal argentin ne serait pas aussi bien sinon mieux placé qu'un tribunal européen pour connaître du litige, ni pourquoi si l'un des navires en cause entre, après avoir quitté les eaux argentines, dans un port brésilien et y est saisi, le tribunal brésilien serait plus qualifié que le tribunal argentin pour se prononcer sur l'abordage ».

---

(1) Op. cit., n° 100, 6.

Cette restriction avait été combattue dans de nombreux rapports : France, Belgique, Pays-Bas, Argentine, Japon, Pologne. Elle fut critiquée en séance par de nombreuses délégations : allemande, argentine, belge, italienne et néerlandaise. Elle fut donc modifiée et le texte prévut : la compétence du « tribunal du lieu de l'abordage quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales ».

Paragraphe 3. — *Les discussions à la conférence et le texte définitif*

L'opposition en séance de la quasi-totalité des délégations européennes amena pareillement la modification de la seconde compétence prévue pour l'abordage en haute mer. Le pouvoir de fonder la compétence fut réservé à la saisie pratiquée sur le navire abordeur lui-même.

Une troisième compétence fut enfin ajoutée à la demande de nombreuses délégations : celle du « port d'immatriculation ». L'argument invoqué était « l'extrême facilité de son individualisation » (1).

Les articles suivants ne subirent pas de modification dans leurs dispositions essentielles.

L'article 2 qui prévoyait la possibilité pour les parties de convenir d'une autre compétence ne fut pas modifié. Il avait cependant fait l'objet de quelques critiques. M. Melo, secrétaire de l'association argentine de droit maritime déclarait : « la doctrine qui prévaut actuellement dans la jurisprudence argentine, suivant un arrêt récent de la Cour Suprême de justice fédérale en date du 16 novembre 1936, est conforme à celle énoncée dans l'ar-

(1) Berlingieri, rapport de l'association italienne de droit maritime, op. cit., n° 100, p. 12.

rêt de la Cour de Cassation du Royaume d'Italie en date du 3 mars 1926, d'après lequel les clauses attribuant compétence sont contraires à l'ordre public organisé par la justice de chaque Etat et qui a accordé compétence à ses Tribunaux. La compétence, à raison de son caractère d'ordre public, ne peut faire l'objet de conventions privées et dépendre de convenances particulières (1) ».

La rédaction de l'article 3 fut allégée. M. Alten dans le rapport de l'association norvégienne (2) et M. Sauvage dans celui de l'association française avaient fait remarquer que ce texte contenait un amphibologisme. Il parlait en effet « d'action en justice et de toutes autres actions nées du même abordage ». On pouvait se demander quelles autres actions pouvaient bien naître d'un abordage? L'expression disparut dans la nouvelle convention, de même que l'on a évité le terme même d' « action ». La conférence tint compte sur ce point de l'opinion exprimée par le Dr Tadeusz Bierowski dans le rapport de l'association polonaise de droit maritime qui avait fait remarquer que « l'on ne comprend pas dans tous les pays la différence entre les actions en justice et les actions en général ».

Un cinquième article fut enfin ajouté pour relier la convention en préparation aux conventions de Bruxelles de 1910.

Ce texte, présenté le lendemain à la conférence en seconde lecture fut adopté sans modification. Le Comité maritime international avait donc abouti à élaborer une

(1) Rapport de l'Association argentine de droit maritime, op cit., nº 101, p. 7.

(2) Op. cit., nº 99, p. 10.

convention sur la compétence civile en matière d'abordage.

Que peut-on en penser ? Avant d'émettre un jugement il ne faut pas oublier que, comme le disait le rapport de l'association polonaise de droit maritime, « la question se range parmi les plus difficiles, étant donné la complexité d'actions qui peuvent naître d'un abordage et la variété des personnes qui peuvent faire valoir leurs réclamations » (1).

Certains esprits ont regretté que la conférence n'ait pas consacré la solution évidemment la plus satisfaisante pour l'esprit en adoptant une compétence unique. Ils reprochaient notamment au système qui fonde la compétence sur la saisie de permettre au demandeur de faire choix de son tribunal.

La critique ne nous semble nullement justifiée. Il faut d'abord remarquer que si la conférence avait voulu agir ainsi, elle se serait heurtée à une impossibilité théorique et pratique. C'est la conclusion à laquelle dut aboutir M. Algot Bagge dans le rapport de l'association suédoise de droit maritime qui s'était montrée en principe favorable à cette restriction (2).

Mais ensuite on ne pouvait pas demander à une convention internationale de se montrer plus rigoureuse que chaque législation particulière. Or aucune législation n'impose au demandeur de porter l'action d'abordage devant un seul Tribunal. Que l'on se rappelle les options données par l'article 407 du Code de Commerce français ou par le Code maritime italien. Toutes les législations d'au-

(1) Rapport de l'Association polonaise de D. M., op. cit., 101, 13.
(2) Rapport de l'Association suédoise de droit maritime, op. cit., 99, p. 17 et s.

tre part qui, d'une manière ou d'une autre, consacrent le principe de la compétence du Tribunal du port de la saisie, laissent toujours au demandeur la possibilité de porter son action devant le Tribunal du domicile du défendeur. La compétence du port d'immatriculation mise à part, la convention ne consacre rien d'autre que la pratique anglaise sous ses deux formes de procédure in rem et de procédure in personam.

En restreignant l'effet de la saisie à celle qui concerne le navire intéressé à l'abordage nous pensons que la convention consacre un minimum de compétence indispensable tant pour respecter les principes de chaque législation que pour sauvegarder les droits des victimes. C'est qu'en effet il ne s'agit pas seulement d'élever un bel édifice juridique, il faut encore songer aux intérêts en présence. Eût-il été juste de contraindre les victimes à faire reconnaître leurs droits par un seul tribunal peut-être très éloigné de leur domicile ? N'était-il pas plus logique de soumettre l'action à la diversité des intérêts en présence?

Il n'était ni possible, ni souhaitable d'établir une compétence unique. Il faut reconnaître à la convention de Paris un mérite : c'est celui d'avoir réduit au strict minimum le choix des compétences.

Une critique très pertinente avait été présentée par M Sauvage au nom de l'association française de droit maritime (1). En ne prévoyant que ces seuls cas de compétence, enlèvera-t-on à la victime, au cas où une poursuite pénale serait intentée contre l'auteur de l'abordage, le droit de se porter partie civile devant la juridiction correctionnelle ? Ce pourrait alors, on le conçoit, être très

(1) Rapport de l'Association française, op. cit., 3.

préjudiciable à ses intérêts. Et M. Berlingieri faisait, dans le rapport de l'association italienne de droit maritime, une critique du même ordre (1). Il fut finalement décidé que les droits des parties seraient « réservés dans les protocoles de ratification ».

Certaines critiques de détail mises à part, par exemple celle qui concerne l'emploi de termes très généraux qui peuvent donner lieu à des interprétations divergentes, la convention ne peut que recueillir une entière approbation. Ce qu'il fallait chercher avant tout, c'était une possibilité de ratification. On ne pouvait y parvenir qu'en heurtant le moins possible les diverses législations, surtout s'agissant de questions d'ordre public.

La convention devait être une œuvre transactionnelle. On ne peut contester qu'elle ne le soit.

Et cependant on peut se demander si elle résoud bien toutes les difficultés. Elle permettra désormais d'éviter les conflits de compétence. Mais ces conflits n'étaient qu'un aspect de la question. Il y avait un autre ordre de difficultés. Dans l'état d'anarchie qui régnait, plusieurs juridictions pouvaient être concurremment saisies des divers litiges qui peuvent naître d'un même abordage. Il était particulièrement regrettable que des difficultés analogues soient résolues de manières différentes. La convention de Paris n'évite pas ce danger. Des victimes pourront faire saisir le navire-abordeur dans des ports différents et par conséquent porter leurs actions devant des tribunaux très divers. On répondra qu'il faut savoir choisir entre deux maux. Puisqu'à la compétence unique on a préféré une option entre plusieurs compétences, n'é-

(1) Rapport de l'Association italienne de droit maritime, op. cit., nº 99, 12.

tait-il pas inévitable que des tribunaux différents soient choisis par les divers intéressés ? C'est cependant le moment de nous souvenir d'une proposition très sage qui, en d'autres temps, avait été soumise à la conférence d'Amsterdam. Nous avons parlé alors d'une proposition émise par un juriste de grande réputation : M. Lyon-Caen. Il avait proposé de laisser « chaque législation déterminer les tribunaux compétents » mais « de porter toutes les questions relatives à un même abordage devant le Tribunal qui a été saisi le premier d'une demande en indemnité du chef de cet abordage ».

Il y avait là nous semble-t-il une proposition très sage. N'entraînant aucune modification des dispositions internes, elle eût été facilement acceptée par les Etats intéressés à la convention, beaucoup plus facilement tout au moins que les conventions qui entraînent une modification des principes de compétence. La victime la plus diligente aurait eu la plus large option parmi les différents systèmes législatifs et toute contrariété de jugement eût été rendue impossible.

Section II

La compétence pénale

Sous-Section 1. — *Les travaux préparatoires*

Nous avons déjà indiqué comment, à la suite de l'arrêt rendu dans l'affaire du « Lotus » par la Cour Permanente de justice internationale, l'association française de droit maritime avait demandé au Comité maritime international de procéder à l'étude de la question de la compéten-

ce pénale en matière d'abordage. Le bureau du comité, nous le savons déjà, décida d'en entreprendre l'étude conjointement avec celle de compétence civile. La procédure utilisée fut la même à l'égard des deux aspects de la question. Deux Commissions internationales furent nommées et reçurent mission d'élaborer un projet de convention. Celle qui fut chargée du projet sur la compétence pénale fut présidée, comme celle de la compétence civile, par M. Louis Franck et se composa de M. Antoine Franck, Sir Lelie Scott, Albert Lejeune, C. Pilcher, D' G. van Slooben, Prof. F. Berlingieri, Dr F. Drücker, Einer Lange, Dr Asser Junior. M. Bordelois fut délégué par le bureau international du travail pour suivre les travaux de la Commission, et M. L. Dor fut nommé rapporteur.

La Commission se mit à l'étude et lors d'une session tenue à Anvers le 19 novembre 1932, elle étudia un premier projet de convention. Un second projet fut établi conformément aux observations formulées. Discuté à son tour à une réunion tenue à Londres, il fut remanié pour former un troisième projet qui, lui, fut soumis à la conférence d'Oslo du Comité maritime international.

Nous croyons inutile d'étudier en détail chacun de ces projets ; nous examinerons seulement le texte présenté à la conférence d'Oslo en indiquant les modifications les plus importantes qui y avaient été apportées.

L'article 1er disposait : « Au cas d'abordage en haute mer, le capitaine ainsi que toute autre personne au service du navire ne pourra être arrêté ou poursuivi à titre pénal ou disciplinaire, en raison de cet abordage, que devant les Tribunaux de l'Etat dont il est ressortissant ou de celui dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ».

C'était, on le voit, adopter complètement la position prise par l'agent français devant la Cour de La Haye et défendue, nous le savons, par d'importantes opinions dissidentes des juges de cette Cour ; c'était par conséquent prendre le contre-pied de la solution donnée par la Cour dans l'arrêt « Lotus »-« Boz-Kourt ».

Cet article comportait primitivement certaines dispositions accessoires. Un second paragraphe prévoyait que tout jugement rendu sur l'action publique engagée devant l'une des deux juridictions prévues éteindrait celle qui aurait pu être engagée devant l'autre. Il fut supprimé afin de laisser « aux parquets dont les Tribunaux repressifs peuvent être compétents, le droit de décider si l'action publique est ou non éteinte.

Une autre difficulté se posait : fallait-il comprendre le pilote dans l'expression de « toute autre personne au service du navire » ? On sait que les législations ne s'entendent nullement sur le caractère juridique du pilote. Aussi la Commission préféra-t-elle éviter de trancher la difficulté et elle suivit l'avis de son président qui proposait simplement de mentionner la question dans le rapport.

Les articles 2 et 3 traitaient de l'abordage en eaux territoriales. Ils adoptaient cette fois-ci une position inverse et consacraient la compétence du tribunal du « forum delicti ».

Article 2. — La disposition précédente ne fait pas obstacle à la juridiction pénale de l'un des Etats contractants en raison d'un abordage survenu dans les eaux territoriales de cet Etat.

Article 3. — Au cas d'abordage survenu dans les eaux territoriales d'un Etat contractant, le capitaine du navire ainsi que toute autre personne au service du navire peut

être poursuivi en raison de cet abordage devant les Tribunaux répressifs de cet Etat.

Remarquons que ce texte, dont la disposition nous semble conforme aux principes que nous avons cru pouvoir déduire des réponses au questionnaire de la Conférence de codification, ne créait au profit de l'Etat riverain qu'une « possibilité ». Il permettait donc à cet Etat de n'user de sa compétence que si bon lui semblait et de l'abandonner à d'autres Tribunaux.

Un deuxième paragraphe qui primitivement cherchait à éviter le cumul des compétences de la même manière qu'en cas d'abordage hauturier fut ici encore écarté.

Une série d'articles prévoyait ensuite la réglementation de la saisie et de l'exercice de l'action. L'article 4 disposait : « Dans les cas prévus aux articles précédents aucune confiscation ou saisie du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités locales.

Toutefois celles-ci pourront le retenir afin de procéder aux mesures d'instruction nécessaires, sans qu'en aucun cas l'arrêt du navire puisse dépasser un délai de huit jours à partir de son arrivée dans le port où les mesures sont ordonnées ».

Article 5. — Il appartient à la législation nationale de l'Etat, dont les juridictions répressives ou disciplinaires sont compétentes, de déterminer les Tribunaux devant lesquels l'action publique devra être portée et la procédure à laquelle cette action sera soumise.

Quel que soit le tribunal répressif compétent, l'action publique sera prescrite pour deux ans à partir de l'abordage.

Article 6. — Les présentes dispositions ne portent aucune atteinte aux pouvoirs disciplinaires des autorités ad-

ministratives de l'Etat auquel ressortit le capitaine ou la personne au service du navire.

Article 7. — En cas de conflit de compétence entre les juridictions de différents Etats signataires de la présente convention, chacun aura le droit de soumettre ce conflit à la Cour Permanente de justice internationale. Celle-ci règlera le conflit en s'inspirant des termes et de l'esprit de la convention et aussi des principes généraux du droit international.

Nous reviendrons plus loin sur la portée de cette disposition dont l'effet serait inévitablement de contraindre la Cour de La Haye à un revirement de jurisprudence.

Article 8. — Les Hautes parties contractantes, dont la législation ne réprime pas par des sanctions pénales les infractions aux règles sur la police de la navigation en haute mer et sur les moyens de prévenir les abordages en mer, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui ont déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la présente disposition.

Article 9. — La présente convention ne s'applique pas aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Tel fut le texte soumis à la Conférence d'Oslo. Il se préoccupait, on le voit, de régler complètement la matière. Il fut cependant en butte aux plus vives critiques. Ce que certaines délégations contestaient ce n'était ni les

modalités ni la rédaction adoptées, mais le principe même de la convention (1).

Me Dor devait dire à la conférence de Paris « La délégation anglaise vint à Oslo avec l'intention non seulement de ne pas prendre part à la rédaction de la Convention mais encore de s'opposer à ce qu'il y soit procédé ». Quel était le motif d'une opposition si tenace? M. Cleminson l'exposa : « en Grande-Bretagne, déclara-t-il, une poursuite répressive ne peut être exercée contre un capitaine pour délit d'abordage conformément à l'alinéa 2 de l'article 419 du Merchant Shipping Marine Act de 1894 qu'en cas de faute inexcusable dans l'application des règlements sur la navigation. Si le capitaine est étranger il ne peut être poursuivi qu'avec le consentement préalable de l'un des secrétaires d'Etat de Sa Majesté. En fait ce droit de poursuite pénale n'est jamais exercé » (2). Mais alors l'adhésion à une Convention Internationale sur la compétence pénale en matière d'abordage n'obligerait-elle pas la Grande-Bretagne à rendre obligatoires les poursuites pénales et par conséquent à modifier sa législation ou sa pratique jurisprudentielle ? M. Cleminson ajoutait d'ailleurs qu'il lui semblait inutile de s'occuper de la question : le nombre des victimes à la suite d'abordages est en diminution et les poursuites pénales sont devenues très rares (3).

On voyait d'ailleurs un autre danger dans ce projet de convention. L'intérêt de la navigation est évidemment qu'au cours du passage dans la mer territoriale l'Etat riverain s'abstienne autant qu'il est possible d'exercer des

(1) Voir sur les Débats, G. Siesse, op. cit., et Bulletin du C. M. I., n° 96.

(2) G. Siesse, op. cit., 20.

(3) Bulletin, n° 96, 298.

poursuites à l'encontre du navire en passage ; c'est ce qui incite certains Etats à ne pas utiliser une compétence incontestée. Mais ne peut-on pas craindre que « par argument a contrario tiré du texte réservant la compétence en matière d'abordage dans les eaux territoriales, on en arrive à effectuer les poursuites toujours dans le pays dans les eaux duquel l'accident a eu lieu » (1). Et ce serait alors abandonner une pratique inspirée par l'intérêt de la navigation.

Ce sont ces arguments qu'exposèrent Sir Lelie Scott et M. Asser au nom de la délégation hollandaise. Enfin M. Haight, au nom de la délégation américaine, déclara que si la convention était votée, il était douteux qu'elle fût acceptée par les Etats-Unis.

Ces critiques étaient particulièrement impressionnantes. Elles mettaient en question le principe même de la convention. Mais la conférence dans sa très grande majorité ne les approuva pas. Plusieurs délégués s'efforcèrent de justifier l'intérêt porté à ce sujet par le Comité Maritime International. M. Ripert s'en fit d'ailleurs l'éloquent défenseur : ce n'est pas, prétendit-il, parce qu'une difficulté internationale est rare qu'il ne faut pas la prévenir. Or la compétence pénale en matière d'abordage est une difficulté. La pluralité des compétences pénales constitue certainement une entrave au commerce international, et elle peut être, elle a été, une cause de frictions. Est-ce d'ailleurs une difficulté si rare que le prétendent les Anglais? M. Franck, parlant uniquement de la pratique belge, prétendait au contraire que de telles poursuites sont assez fréquentes. M. Ripert ajoutait d'ailleurs que ce sont des difficultés plus importantes qu'on ne

(1) Dor, op. cit., loc. cit.

pourrait le croire au premier abord. Elles peuvent rejaillir sur la question des intérêts civils. La solution apportée par la juridiction peut d'abord influencer considérablement le juge civil. Il sera difficile à ce dernier, cherchant les responsabilités, de ne pas s'inspirer du débat et du jugement correctionnel lorsqu'il y en aura eu un. Mais aussi on sait que « le criminel tient le civil en l'état ». Les intérêts civils ne pourront donc pas être discutés tant qu'aucune solution ne sera intervenue sur la poursuite pénale.

M. Ripert alla même plus loin ; il prétendit défendre l'utilité de la convention, même s'il était certain que celle-ci ne puisse pas être ratifiée par les principaux Etats maritimes. « La Cour Permanente de justice a déclaré dans l'affaire du « Lotus » « qu'aucun principe de droit international ne s'opposait à la poursuite d'un officier de navire de commerce étranger, en raison d'un fait d'abordage commis en haute mer ». Tout le monde est d'accord pour déplorer cet état de choses. On ne peut le changer qu'au moyen d'une Convention internationale. Le seul fait de la signature de la convention pourrait apparaître comme une modification du droit existant qui pourrait être utilisée par la Cour Permanente de Justice si une difficulté analogue se présentait devant elle » (1).

Cette argumentation qui rencontra l'approbation de la majorité des délégués ébranla certaines oppositions. Que l'on règle les poursuites pénales lorsqu'elles concernent un abordage en haute mer, Sir Lelie Scott se déclara prêt à l'admettre ; mais il restait résolument hostile à l'article 2 qui concernait les eaux territoriales, et nous savons pourquoi. Il suggéra alors que l'on inscrivît un préambu-

(1) Bulletin n° 96, 317.

le réservant pour l'abordage en eaux territoriales le droit de poursuite de l'Etat riverain. C'était faire la moitié du chemin. Me Dor et M. Ripert se montrèrent d'avis d'être aussi conciliants et d'adopter la proposition de Sir Lelie Scott. Mais « l'ensemble de la conférence ne s'y montra pas favorable » (1). La discussion pouvait alors paraître insoluble. Si l'article 2 était maintenu, la convention devenait sans grande portée puisque, ni la Grande-Bretagne, ni les Etats-Unis ne la ratifieraient. Fallait-il alors supprimer l'article 2 ? Mais aucun des Etats continentaux ne consentirait à l'abandon d'un attribut essentiel de la souveraineté, et ne ratifierait la convention.

La Commission dut alors, modestement et sagement, se décider à renvoyer à une sous-commission l'étude de la question.

Elle vota cependant une Résolution qui constatait l'accord réalisé sur le premier point :

« La conférence, constatant qu'elle a été unanime pour approuver qu'en cas d'abordage en haute mer le capitaine, ainsi que toute autre personne au service du navire, ne puisse être poursuivi, à titre pénal ou à titre disciplinaire à raison de cet abordage, que devant les Tribunaux de l'Etat dont il est ressortissant ou de celui dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage, ce qui est le principe formulé par l'article 1er du projet de convention soumis à la conférence :

Considérant qu'avant de se prononcer plus avant, la conférence charge sa commission de lui faire un rapport sur les différentes considérations présentées au cours des débats, notamment sur le vœu exprimé par plusieurs membres, et tendant à laisser dans tous les cas la pleine

(1) Dor. Rapport à la Conférence de Paris, 1 et s.

responsabilité des poursuites pénales et disciplinaires en matière d'abordage au pays auquel appartient le navire;

Que dans cette étude la Commission pourra utilement recueillir les considérations et observations que peuvent avoir à présenter les autorités compétentes et les organisations notamment d'officiers intéressés à la question ».

Sous-Section 2. — La Convention de Paris (1)

Paragraphe 1. — Le Projet de la Commission

La Commission ainsi désignée se réunit à Paris le 2 juin 1936. Elle fut encore présidée par M. Louis Franck. Me Dor fut nommé rapporteur. Elle comprit MM. Hugo Brandt, A. Le Jeune, L. Descamps, J. T. Asser Junior, Prof. Berlingieri, A. Hugo Brandt, Dr F. Brücker, Martin Hill et Prof. Ripert.

Reprenant l'étude à la base, la Commission, ainsi que le nota Me Dor dans son rapport (2), constata d'abord que la plupart des législations, y compris la législation britannique, attribuent en cas d'abordage en eaux territoriales, compétence aux juridictions de l'Etat riverain pour l'action pénale. L'opposition de certaines délégations apparaissait alors comme difficilement compréhensible. Elle remarqua ensuite qu'une telle pratique était, à tous égards, satisfaisante. « Cette compétence pénale se justifie, déclarait Me Dor, par les principes généraux du droit international public et par des considérations de souveraineté nationale ».

Puisque cependant un accord ne paraissait pas réalisable, la Commission finit par se décider à écarter le cas

(1) Les références sont les mêmes que celles de la section 1.
(2) Bulletin n° 98, 1 et s.

de l'abordage en eaux territoriales et elle passa outre à la rédaction de la convention.

Le projet qu'elle adopta ne traitait que de l'article 1er, le seul sur lequel un accord pût être réalisé.

Au cas d'abordage en haute mer, le capitaine ou toute autre personne au service du navire ne pourra être poursuivi à titre pénal ou disciplinaire que devant les tribunaux de l'Etat dont il est ressortissant ou de celui dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage.

Article 2. — Dans le cas prévu à l'article précédent aucune confiscation, saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée à titre pénal par les autorités locales.

Article 3. — La présente convention ne s'applique pas aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Paragraphe 2. — Les Rapports nationaux

Le projet fut d'abord soumis, selon la Résolution d'Oslo, aux organisations d'officiers de navires intéressés à la question. De nombreuses approbations furent recueillies, celles notamment de l'association internationale des Officiers de la marine marchande et de la « Mercantile Marine Service Association » (1).

Il fut ensuite adressé aux diverses associations nationales. Il ne pouvait pas évidemment donner lieu à de nombreuses controverses puisque tous les points litigieux en avaient été soigneusement écartés. Aussi bien les rapports furent-ils tous entièrement d'accord avec la Commission.

Certaines suggestions furent cependant présentées : au nom de l'association belge de droit maritime, M. Win-

(1) Voir Bulletin, n° 99, p. 3.

kelmolen proposa avec succès que l'on étendît la convention : « aux autres accidents de navigation en haute mer ». Il demanda ensuite que l'on précise que les poursuites pénales ou disciplinaires « resteraient sans aucune influence tant sur le cours que sur la solution des procès en responsabilité civile, lesquels ne pourraient pas être portés devant les juridictions pénales ou disciplinaires » (1). Une telle proposition ne pouvait, de toute évidence, être prise en considération. Outre qu'elle aurait constitué un renversement total des principes de certaines législations, elle aurait été difficilement ratifiable. La Conférence l'écarta en se souvenant du proverbe « qui trop embrasse mal étreint ».

Une critique intéressante fut cependant présentée par M. Prodomidès dans le rapport de l'association française de droit maritime (2). Le texte de la convention prévoyait une double compétence : celle des Tribunaux de l'Etat dont le navire porte le pavillon, et celle des Tribunaux de l'Etat dont ressortit l'inculpé. L'association française, inspirée par un souci de logique juridique, eût préféré l'établissement d'une seule compétence : la première. Elle se rendait cependant très bien compte « qu'il serait assez difficile d'amener certains Etats à renoncer à la compétence de leurs Tribunaux à l'égard de leurs Nationaux ». Aussi proposa-t-elle, non point de supprimer la seconde compétence prévue, mais de rédiger le texte de telle sorte que cette compétence n'apparaisse plus que comme une « dérogation exceptionnelle ». Elle suggérait alors que le texte de la convention prévoie la compétence des Tribunaux de l'Etat du navire et que l'on

(1) Voir Rapport de l'Association belge, Bulletin n° 100, 4.

(2) Rapport de l'Association française de droit maritime, Bulletin du C. M. I., n° 101, p. 3.

ajoute : « Toutefois les Hautes parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ,ou lors de leur adhésion, se réserver le droit de poursuivre, à titre pénal ou disciplinaire devant leurs Tribunaux, leurs propres ressortissants ».

Allant encore plus loin l'association japonaise de droit maritime proposait purement et simplement la suppression de cette seconde compétence. C'est en séance ce que réclama au nom de la délégation britannique le capitaine Coombs. M. Prodomidès ne pouvait que se rallier à une proposition qui correspondait si parfaitement aux vues de l'association française de droit maritime.

Paragraphe 3. — *Le texte définitif*

Le texte adopté fut alors le suivant :

« Au cas d'abordage ou de tout autre accident de navigation en haute mer le capitaine ainsi que toute autre personne au service du navire qui est entièrement ou partiellement responsable, ne pourra être poursuivi à titre pénal ou disciplinaire que devant les Tribunaux de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou autre accident de navigation ».

Cet article devait, dans l'esprit des congressistes, être le seul article essentiel puisqu'il était impossible de s'accorder sur le cas de l'abordage en eaux territoriales. La conférence fut cependant saisie d'une seconde proposition de M. Coombs. Il demanda à la conférence d'émettre le vœu que la règle adoptée à l'article 1[er] fût étendue aux abordages survenus dans les eaux territoriales d'un Etat autre que celui dont un des navires intéressés à la collision battait le pavillon. Et il insista vivement pour que ce

vœu fût l'objet d'un article de la convention. Certains congressistes firent remarquer qu'un vœu n'était peut-être pas très à sa place dans une convention, surtout lorsqu'il allait à l'encontre de la majorité des législations et des jurisprudences. Devant l'insistance du capitaine Coombs et à titre de transaction, M. Ripert demanda cependant à la conférence de satisfaire à sa demande. Un article 2 fut alors accepté qui fut ainsi rédigé :

Article 2. — Les hautes parties contractantes, sans abandonner leurs droits souverains d'instituer des poursuites pénales pour délits commis dans leurs eaux territoriales, seront d'accord pour admettre que le principe contenu à l'article 1er soit suivi en pratique quand l'abordage ou les autres accidents arrivent dans les eaux territoriales d'un Etat autre que celui dont le navire responsable bat le pavillon.

L'article 3, qui était l'article 2 du projet, fut ensuite modifié dans le même sens que l'article 1. Il stipule :

Dans le cas prévu à l'article 1, aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée même pour des mesures d'instruction par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Cet article avait donc, on le voit, subi une autre modification : il concerne désormais, à la demande de la délégation suédoise, les mesures d'instructions (1).

La délégation suédoise avait d'ailleurs formulé un autre vœu ; elle avait demandé la suppression de l'article 3 du projet qui ne devenait, disait-elle, qu'un article de pure forme. Elle fit remarquer que la règle contenue à l'article 1er était de nature telle « qu'elle peut s'appliquer

(1) Rapport de l'Association suédoise de D. M. I., Bulletin n° 99, p. 20.

tout aussi bien aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public ». La conférence se rallia à cet avis.

Le texte définitif fut présenté en seconde lecture le 20 mai 1937 et adopté à l'unanimité.

Que peut-on penser de cette seconde convention. A première vue on peut se demander si elle sera jamais susceptible d'une ratification. M. Ripert avait parlé à la Conférence d'Oslo de notre période de « nationalismes agressifs » (1). Ceux-ci accepteront-ils jamais la suppression de la seconde compétence prévue au premier projet : celle des Tribunaux de l'Etat dont l'inculpé est ressortissant. Sans doute cette compétence n'était nullement souhaitable. Etablir deux compétences, c'est créer l'incertitude et le conflit, ainsi que le craignait l'association japonaise de droit maritime (2). Mais cependant tous les Etats accepteront-ils d'abandonner cette compétence ? N'eût-il pas été plus sage d'adopter l'amendement proposé par l'association française pour éviter cet écueil ? La convention n'eût plus alors heurté aucun intérêt. A défaut de l'avoir fait, ne risque-t-on pas de paralyser la ratification d'une convention qui entraîne l'abandon de prérogatives revendiquées avec force ? Il n'y a là, croyons-nous, qu'un danger fort restreint ; c'est ce qu'a fait remarquer au nom de l'association italienne le rapport de MM. Civiletti et Berlingieri, et leur opinion est d'autant plus intéressante qu'elle n'émane pas de juristes seulement.

« L'Association italienne de droit maritime, après avoir recueilli le vœu de la Corporazione del Mare e dell'Aria, qui est la seule organisation en la matière..., se borne à

(1) Siesse, op. cit., loc. cit.

(2) Rapport de l'Association japonaise de droit maritime, op. cit., loc. cit.

proposer la suppression du titre de juridiction fondé sur la nationalité du capitaine en observant que ce titre n'a aucune importance vis-à-vis du principe adopté par la plupart des législations maritimes, à savoir que le capitaine doit être ressortissant de l'Etat dont le navire porte le pavillon (1) ».

Il est à souhaiter que les Etats appelés à ratifier la convention se souviennent de cette judicieuse remarque et acceptent l'abandon d'une compétence que pratiquement ils n'auraient pu exercer. Cependant, puisque la dualité de compétence semble devoir être fort rare, n'aurait-on pas, au prix d'un très faible danger, donné une satisfaction majeure à certains amours-propres nationaux.

Cette observation faite, nous croyons que l'on peut louer sans réserve une convention qui constitue un indéniable progrès et qui peut être d'une très grande utilité, si fragmentaire soit-elle. Approuvée tant par les juristes que par les principales organisations maritimes, elle correspond parfaitement aux nécessités de la navigation et du commerce international. Elle en est directement issue. Grâce aux efforts du Comité maritime international il semble désormais impossible que puissent se reproduire des difficultés analogues à celles du « Lotus ». Il semble impossible que puisse être rendue une sentence aussi « amaritime » que celle que rendit dans cette célèbre affaire la Cour Permanente de justice internationale.

Tels sont les deux projets de convention préparés par le Comité maritime international ; quelles que soient leurs défaillances inévitables, ils constituent un progrès trop considérable pour qu'ils ne soient pas accueillis avec une

(1) Rapport de l'Association italienne de droit maritime, Bulletin du C. M. I., n° 100, p. 12.

grande satisfaction par tous les intéressés. Le dernier mot appartient à la conférence diplomatique. Mlle Haller, rendant compte des travaux de la conférence de Paris, concluait que le Comité maritime international en « attendait le verdict avec confiance ». Nous ne pouvons que souscrire à une opinion aussi autorisée. Nous émettons le vœu que la disparition de M. Louis Franck qui, au dire de ses confrères, avait été l'âme de ces conventions, ne retarde pas une solution ardemment désirée. Souhaitons enfin que le texte définitif ne participe pas à « l'illusion » dont parlait M. Bonnecase mais bien plutôt « aux très sérieux et encourageants progrès » constatés dans les ratifications par la conférence de Paris.

CONCLUSION

Au terme de cette étude nous avons conscience non seulement des imperfections que nous n'avons su éviter mais encore de son caractère fragmentaire. Volontairement nous n'avons étudié le problème que nous avions posé que sous le seul angle du droit maritime et nous avons écarté, autant qu'il était possible, les considérations qui tenaient au droit international public. Il faut convenir cependant que la question, et tout particulièrement celle de la compétence pénale, relève en partie du droit international public. Mais ne la déforme-t-on pas lorsque, comme de très nombreux ouvrages, on ne l'étudie que sous ce dernier aspect ? N'était-il pas légitime et logique de sortir du cadre habituel et d'étudier en droit maritime une question maritime, relevant incontestablement du droit international maritime, et préoccupant d'abord et surtout les marins ? Les résultats opposés auxquels on peut aboutir selon le point de vue duquel on se place justifient, nous semble-t-il, notre manière d'agir.

Mais de ce point de vue exclusivement maritime, à quelle conclusion générale pouvons-nous aboutir ? Ne peut-on pas dépasser le cadre tracé pour atteindre le domaine des principes ? Notre étude ne peut-elle pas apporter sa modeste contribution au problème du particularisme du droit maritime ? Ne peut-elle pas aider à dégager un peu « les caractères originaux de cette branche du droit » ? Les juristes s'y sont fréquemment essayé et M. Bonnecase a

relevé la contradiction de leurs conceptions. Longtemps on a vu parmi ces caractères généraux l'universalité, l'uniformité. Pardessus disait de cette dernière qu'elle « est de son essence » ; Desjardins parlait « d'un ensemble d'usages semblables et généraux » ; Danjon d'une « remarquable uniformité ». Puis brusquement les conceptions changèrent. Lyon-Caen et Renault « au lieu de l'uniformité du droit maritime considéraient la divergence des lois maritimes des différents peuples », et les maritimistes contemporains, tels que MM. Ripert et Bonnecase, font la même constatation. Notre étude, en ce qui la concerne, ne nous permet pas de conclure à cette uniformité. Nous avons rencontré des conceptions et des pratiques trop divergentes. Mais si en cette matière le droit maritime ne nous est pas apparu comme étant uniforme, il nous a semblé qu'il aspirait à l'être, que cette uniformité était désirable pour son développement et son plein épanouissement. Nous avons vu le droit maritime bridé par les prétentions nationalistes de certains Etats et s'insurger contre elles alors que les autres branches du droit s'en accommodent. Nous avons vu la manière insidieuse dont peu à peu la pratique anglo-saxonne a débordé sur le continent et supplanté, en droit maritime seulement, les principes généraux de la compétence dont les autres justiciables se sont toujours contentés. Nous avons assisté à ce mouvement d'uniformisation en dehors de la question de compétence, à propos de la notion de navires de mer, puis nous l'avons vu s'étendre à la jurisprudence sur l'immunité des navires d'Etat. N'avons-nous pas vu enfin, manifestation éclatante de cette nécessité, les intéressés provoquer sur ces trois points des conventions destinées à hâter un mouvement

trop lent à leur gré. Rien de comparable ne se rencontre dans les autres branches du droit. L'uniformité n'apparaît-elle pas alors comme une nécessité pour le droit maritime qui, lui-même, est étroitement soumis aux exigences de la navigation.

M. Bonnecase, approfondissant cette notion de particularisme externe du droit maritime, concluait que sa plus grande originalité était surtout d'être un droit coutumier et corporatif. C'est à un résultat identique qu'aboutit notre étude. N'avons-nous pas constaté un peu partout que le législateur s'était fort peu soucié, pour la matière qui nous occupe, de répondre au désir des intéressés en créant une compétence dérogatoire au droit commun. Des interprétations très larges des diverses jurisprudences n'ont-elles pas corrigé bien souvent ce que la loi pouvait avoir d'abstrait et de rigoureux ? Des textes particuliers, telles les lois italienne et belge sur la compétence en matière d'abordage, n'ont-ils pas justifié après coup ces interprétations extensives et consacré les prétentions des intéressés.

Droit coutumier certes, mais aussi droit corporatif, avait dit M. Bonnecase. En effet, ce sont en notre matière les intéressés eux-mêmes qui se sont préoccupés d'établir des conventions internationales qui, bon gré, mal gré, finissent toujours par pénétrer les législations et les jurisprudences. S'il en est ainsi d'ailleurs, c'est précisément parce que les législateurs n'accordent pas au droit maritime l'uniformité dont il a besoin.

Coutumier et corporatif, étaient-ce ces deux caractères qui faisaient écrire à M. Bonnecase que le droit maritime, traité généralement d'archaïque, « faisait face aux nécessités de la vie maritime moderne » avec « une allure

vieillie » ? N'est-ce pas au contraire leur survivance qui permet aujourd'hui cette renaissance du particularisme, constatée par M. Ripert et qui permet au droit maritime de faire figure de novateur et même d'initiateur ? Le droit maritime n'est-il pas de ceux « qui ont pu traverser les difficultés de l'histoire » parce que, « connaissant par réflexion ou pressentant d'instinct les lois de la nature humaine, ils s'y sont conformés point par point ».

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX :

Ablot. — Law of merchant ships and seamen.

Anzilotti. — Cours de droit international, trad. Gidel, Paris 1929.

Autran. — Code international de l'abordage, 2e éd., revue par de Bevotte, Paris 1902.

Bedarride. — Du Commerce maritime, 2e éd., Aix 1876.

Boistel. — Manuel de droit maritime, 3e éd., Paris 1903.

Bonfante. — L'urto di navi.

Bonnecase. — Le particularisme du droit maritime commercial, Bordeaux 1921.

Boullenois. — Statuts.

De Bourdelles. — Le droit international public maritime d'après le point de vue anglais, Paris 1906.

Brunetti. — Del commercio marittimo et della navigazione.

Caloyanni-Megalos. — La justice pénale internationale, Paris 1929.

Cauchy. — Le droit maritime international, Paris 1862.

De Cussy. — Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, Paris 1856.

Danjon. — Traité de droit maritime, 2e éd., revue par Lepargneur, Paris 1926.

Desjardins. — Traité de droit commercial maritime, Paris 1878.

Fedozzi. — La condition juridique des navires de commerce dans les ports étrangers, Recueil des cours de l'Académie de droit international, tome X.

Geouffre de la Pradelle. — Principes généraux de droit international public. Cours à la dotation Carnegie, 1930-31, Paris 1931.

Gidel. — Le droit international public de la mer, Paris 1929.

Hautefeuille. — Questions de droit maritime international, Paris 1868.

Hennebicq. — Le droit maritime comparé, Bruxelles 1913.

Hughes. — Handbook on the conflict of Law.

Imbart-Latour. — La mer territoriale au point de vue théorique et pratique.

Von Liszt. — Exposé systématique de droit international trad. Gidel ; Fondation Carnegie, Paris 1920.

De Martens. — Causes célèbres du droit des gens, Paris 1858-1860. — Traité de droit international, Paris 1883.

Moore. — Digest of international Law, Washington 1906.

Nils-Soderquist. — Droit maritime suédois, Paris 1920.

Ortolan. — Règles et diplomatie de la mer, Paris 1864, 4e éd.

Pardessus. — Cours de droit commercial, 5e éd., 1841.

Parson. — Shipping and admiralty.

Pillet. — Manuel de droit international privé, 5e éd.

Ripert. — Traité de droit maritime. 5e édition.

Rosse. — Eléments de droit maritime international, Paris 1888.

Schmalz. — Droit des gens européens.

Smeesters. — Le droit maritime belge.

Travers. — Le droit pénal international, Paris 1922.

Vallin. — Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine d'août 1681. La Rochelle 1776.

Weiss. — Manuel de droit international privé, 8e éd. 1920.

ARTICLES ET NOTES DE JURISPRUDENCE :

Autran. — De la compétence en matière d'abordage, R. 19-130.

Barandarian. — De la compétence au cas d'abordage entre navires étrangers dans les eaux territoriales d'un Etat. Clunet 1893, 496.

Beaudoin. — Réquisitoire sous Cas., 5 juin 1905. R. 21, 9.

Boris-Nolde. — Note Dor, 29, 36.

Cavaré. — L'arrêt du « Lotus » et le positivisme juridique, tome 10. Travaux juridiques et économiques de l'Université de Rennes.

Donnedieu de Vabres. — L'arrêt du « Lotus » et le droit pénal international. Revue de droit international 1928, 135.

Dor. — L'arrêt du « Lotus ». Revue de droit maritime comparé 1928, 7.

Ferreau-Giraud. — Rapport sous Requêtes, 5 mars 1879. D. 80, I. 9.

Franck. — De l'abordage en droit international. Clunet 1895, 962.

Geouffre de la Pradelle. — Le régime de la mer territoriale. Bulletin de la Société française de droit international 1913, 14.

Haller. — La conférence de Paris du C. M. I., Dor, 30.

Jameson. — La saisie conservatoire en Ecosse. Dor, 6, 41.

Jackson. — La saisie conservatoire en Angleterre et au Pays de Galles, Dor, 6, 36.

Lyon-Caen. — Note sous cas. 5 juin 1905, R. 21, 9.

Marais. — La saisie conservatoire des navires en France. Dor, 6, 22.

Phillimore. — Compétence des cours anglaises en matière d'abordage entre navires étrangers, Clunet 1886, 129.

Puntman. — La saisie conservatoire aux Etats-Unis, Dor, 8, 46.

Rostostorowski. — La condition juridique des navires de commerce dans les ports étrangers. Annales de l'école libre des sciences politiques 1894, 686.

Roscoe. — Note Dor, 13, 112.

De Ryckère. — L'étendue de la mer territoriale, Clunet 1914, 131. — L'affaire du West-Hinder. Revue internationale de droit public 1928, 207-241.

Siesse. — L'arrêt du « Lotus », Dor, 17, 35. — La conférence d'Oslo du C. M. I., Dor, 37.

Turgeon. — La compétence des tribunaux français en cas d'abordage entre navires étrangers, R. 22, 245.

Verneaux. — La conférence de Hambourg du C. M. I., R. 20, 473, 21, 146.

Nous n'indiquons pas dans cette bibliographie les très nombreuses notes anonymes de la revue Dor citées au cours de notre étude.

THÈSES DE DOCTORAT :

Hornbostel. — L'abordage en droit moderne, Aix 1889.

Depret. — L'abordage maritime, Caen 1889.

Cholet. — L'abordage international, Rennes 1897. — De l'abordage international, compétence et conflit de lois, Paris 1898.

Sebe. — L'abordage maritime, Toulouse 1902.

Mairaud. — Compétence judiciaire en matière d'abordage, Paris 1903.

Scheffer. — La mer territoriale, Grenoble 1907.
Portail. — L'affaire du « Lotus », Paris 1928.
Walther. — L'affaire du « Lotus », Lausanne 1928.
Canonne. — L'affaire du « Lotus », Toulouse 1929.
Jauréguiberry. — La mer territoriale, Paris 1932.

RECUEILS ET RÉPERTOIRES

American Maritime Cases (Cases).
Annuaire de l'Institut de Droit International.
Autran. — Revue internationale de droit maritime (R.).
Clunet. — Journal de droit international privé (Clunet).
Dalloz. — Répertoire pratique de législation, doctrine et jurisprudence.
Diritto Marittimo (Dir. Mar.).
Dor. — Revue de droit maritime comparé (Dor).
Foro italiano.
Foro ligure.
Gaceta del foro.
Havard Law Review.
Hanseatisches Rechts und Gerichts Zeitschrift.
Journal du notariat et de l'enregistrement.
Journal de Marseille.
Jurisprudence du tribunal de commerce d'Anvers.
Le droit maritime.
Lloyd's List Law Reports.
Recueil de Nantes.
Pasicrisie.
Serey. — Recueil Général des lois et arrêts (S.).
Weeckblad van hat Recht.
Publications de la C. P. J. I. (Séries A et C).

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 9

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Définition de la notion d'abordage..... 15
Paragraphe 1. — Nécessité d'un heurt..... 16
Paragraphe 2. — Distinction du navire et du bâtiment de navigation intérieure 18
Paragraphe 3. — Particularités de la législation anglo-américaine 28

PREMIÈRE PARTIE

L'abordage en haute mer

CHAPITRE PREMIER

Nature et Condition juridique de la haute mer..... 33
Paragraphe 1. — Condition juridique de la haute mer. 34
Paragraphe 2. — Condition juridique du navire en haute mer 36

CHAPITRE DEUXIÈME

La compétence civile 39
Section 1. — De la compétence du Tribunal du port de la saisie 40
Sous-Section 1. — La pratique anglo-américaine .. 40
Paragraphe 1. — Les bases 41
Paragraphe 2. — La jurisprudence 46

Sous-Section 2. — Des autres législations maritimes subordonnant la compétence à la saisie 53
Paragraphe 1. — La pratique allemande 53
Paragraphe 2. — De quelques autres législations. 55
Section 2. — De la compétence subordonnée à la Nationalité des parties 56
Sous-Section 1. — La législation française 56
Paragraphe 1. — Des abordages où un Français est intéressé 57
Paragraphe 2. — Des abordages qui n'intéressent que des étrangers 65
Sous-Section 2. — Les législations inspirées du même principe 79
Paragraphe 1. — L'évolution de la pratique belge 80
Paragraphe 2. — L'évolution de la pratique hollandaise 86
Paragraphe 3. — L'évolution de la pratique italienne 90
Paragraphe 4. — De quelques autres législations. 96

CHAPITRE TROISIÈME

La compétence pénale 99
Section 1. — Le droit positif 103
Sous-Section 1. — Le système de la compétence exclusive des Tribunaux du lieu du délit 103
Paragraphe 1. — Bases doctrinales 104
Paragraphe 2. — Ses applications en jurisprudence et en droit international 105
Paragraphe 3. — Ses applications législatives et le problème de la localisation du délit..... 109
Sous-Section 2. — Le système dit de la « personnalité passive » 116

Paragraphe 1. — Bases doctrinales 117
Paragraphe 2. — Les applications législatives.. 119
Sous-Section 3. — Des compétences fondées sur des circonstances de fait exceptionnelles 120
Paragraphe 1. — Compétence du Tribunal du port de refuge 121
Paragraphe 2. — Compétence en raison de l'indivisibilité ou de la connexité 123
Section 2. — Le conflit de compétence 124
Sous-Section 1. — L'affaire du « Lotus » devant la C. P. J. I. 124
Paragraphe 1. — Les faits 126
Paragraphe 2. — Les thèses en présence 130
A) La thèse française 131
B) La thèse turque 132
Paragraphe 3. — L'arrêt 133
Sous-Section 2. — L'accueil et les critiques 138
Paragraphe 1. — L'arrêt et le droit 139
Paragraphe 2. — L'arrêt du « Lotus » et les nécessités de la navigation 145

DEUXIÈME PARTIE

L'abordage dans les eaux nationales

CHAPITRE PREMIER

Composition et condition juridique des eaux nationales 156
Paragraphe 1. — Composition 157
Paragraphe 2. — Condition juridique 160

CHAPITRE DEUXIÈME

La compétence civile 164

Section 1. — La compétence fondée sur la souveraineté de l'Etat riverain 164

Paragraphe 1. — Justification théorique 165

Paragraphe 2. — La pratique législative 168

A) La mer territoriale 168

B) Les eaux intérieures 174

Section 2. — La compétence fondée sur la nationalité des parties 180

CHAPITRE TROISIÈME

La compétence pénale 185

Section 1. — La solution du droit international..... 185

Paragraphe 1. — Le principe de la compétence exclusive de l'Etat riverain 185

Paragraphe 2. — Les limitations conventionnelles apportées au droit de police judiciaire .. 188

Section 2. — La pratique législative et jurisprudentielle 193

Paragraphe 1. — L'évolution de la législation anglaise 193

Paragraphe 2. — La mer territoriale 197

Paragraphe 3. — Les eaux intérieures 201

CHAPITRE QUATRIÈME

La condition des navires publics 206

Paragraphe 1. — La compétence civile 206

Paragraphe 2. — La compétence pénale 211

TROISIÈME PARTIE

Les conventions de Paris

CHAPITRE PREMIER

Les premiers essais de convention 219

Paragraphe 1. — La conférence de Hambourg .. 219

Paragraphe 2. — La conférence d'Amsterdam et son projet de convention 223

CHAPITRE DEUXIÈME

Les conventions de Paris (Mai 1937) 227

Section 1. — La compétence civile 227

Sous-Section 1. — Les travaux préparatoires 227

Sous-Section 2. — La convention de Paris 232

Paragraphe 1. — Le projet de la commission .. 232

Paragraphe 2. — Les rapports nationaux 234

Paragraphe 3. — Le texte définitif 239

Section 2. — La compétence pénale 244

Sous-Section 1. — Les travaux préparatoires 244

Sous-Section 2. — La convention de Paris 253

Paragraphe 1. — Le projet de la commission.. 253

Paragraphe 2. — Les rapports nationaux 254

Paragraphe 3. — Le texte définitif 256

Conclusion 261

Bibliographie 265

Vu :

Le Président de la thèse,

ROGER LENOAN.

Vu :

Le Doyen,

DURTELLE DE SAINT-SAUVEUR.

Vu et Permis d'imprimer :

Rennes, le 9 Mai 1939.

Le Recteur,

GALLETIER.

IMPRIMERIE MAURICE SIMON. — RENNES